#2336
ANO 44
05/10/2022
Semanal
2,95€ (CONT.)

AutoSport

>> autosport.pt
44 anos
DIRETOR PEDRO CORRÊA MENDES
O SEMANÁRIO DOS CAMPEÕES

GP SINGAPURA DE F1

NEM UMA PENALIZAÇÃO 'TRAVOU' SERGIO PÉREZ

MOTOGP/TAILÂNDIA

2ª VITÓRIA DO ANO PARA MIGUEL OLIVEIRA

PÁG. 36

MotoSport

WRC

RALI DA NOVA ZELÂNDIA

O MAIS JOVEM CAMPEÃO DA HISTÓRIA DO WRC

ROVANPERA CAMPEÃO DO MUNDO DE RALIS

EDIÇÃO
#2336
05/10/2022

INSTANTÂNEO

SIGA-NOS EM
>> autosport.pt facebook.com/autosportpt twitter.com/AutoSportPT

EFEMÉRIDE Fernando Alonso somou 350 corridas na Fórmula 1, um número fantástico, que iguala Kimi Raikkonen. Pelo meio, 2 títulos mundiais, 32 vitórias, 98 pódios, 22 poles e 23 voltas mais rápidas

SEMÁFORO

PARADO
FIA voltou a mostrar algumas inconsistências nas suas decisões durante o GP de Singapura de F1, resultando na classificação da corrida suspensa desnecessariamente

A ARRANCAR
Nova vitória de Miguel Oliveira no MotoGP com pista molhada este ano, comprovando todo o seu talento aos comandos da KTM apesar das condições adversas

A FUNDO
Kalle Rovanperä é o novo Campeão do Mundo de Ralis. Aos 22 anos tornou-se no mais jovem campeão de sempre, batendo o recorde de Colin McRae de 1995

EM DIRETO

"Aos 22 anos, eu ainda não me tinha sentado num carro de rali e ele é campeão. São coisas um pouco diferentes",
Sébastien Ogier *sobre a conquista de Kalle Rovanpera.*

"É absolutamente inaceitável estar a fazer comentários do tipo dos que foram feitos ontem, que são totalmente difamatórios para a equipa, para as marcas, e mesmo para a Fórmula 1",
Christian Horner *e os comentários sobre a alegada infração ao regulamento financeiro.*

"Ser campeão é o único objetivo que alguma vez tive neste desporto",
Kalle Rovanpera *depois de se sagrar Campeão do Mundo de Ralis.*

O SEMANÁRIO DOS CAMPEÕES NA ERA DIGITAL

Siga-nos nas redes sociais e saiba tudo sobre o desporto motorizado no computador, tablet ou smartphone via facebook (facebook.com/autosportpt), twitter (AutosportPT) ou em
>> autosport.pt

José Luís Abreu
DIRETOR-EXECUTIVO
jabreu@autosport.pt

Há um célebre ditado português que 'reza', "quanto maior o salto... maior a queda" e este imbróglio da alegada violação das regras do teto orçamental, a confir ar-se, não é mais do que o que as equipas de Fórmula 1 sempre fi eram na sua história e na história da competição, que é olhar para os limites e tentar ir para lá deles.
Fazem-no a cada volta que cumprem em pista, querem sempre ir mais longe e mais rápido e com as regras é a mesma coisa, quer sejam limites de pista, um chega para lá de um piloto a um adversário, ou, pelos vistos, o teto orçamental.
De resto, o normal. O problema é que quando as regras são dúbias, ou neste caso, os castigos, há sempre tentação de 'esticar a corda'.
Não sabemos se alguém o fez, parece que sim, mas não é isso que interessa agora...
Neste momento poucos sabem o que realmente se passou, mas se queremos uma Fórmula 1 justa para todos, caso se confir em os 'excessos', não pode haver contemplações, e a pena tem que ser absolutamente exemplar.
Uma coisa temos a certeza, porque ao longo da vida encontra-se sempre gente preparada para a 'chico espertice', quer seja numa fi a de trânsito, ou numa fábrica de F1.
De uma coisa não temos dúvida. Antes de haver teto orçamental, quem mais gastava 'comprava' tempo por volta. Disso não temos dúvidas. Bastava ver a diferença das melhores equipas para as outras. Se alguém agora prevaricou, está a fazer o mesmo. Lá está, 'chico espertice'. Portanto, sem particularizar, é prematuro fazer face às especulações, há que dar já o exemplo, senão o teto orçamental morre à nascença...

F1

FÓRMULA 1

GP DE SINGAPURA 17 DE 22

PÉREZ IRREPREENSÍVEL NAS ASNEIRAS DE VERSTAPPEN

Sérgio Pérez esteve irrepreensível e venceu o Grande Prémio de Singapura num dia em que Max Verstappen cometeu erros que o deixaram longe do pódio e de selar o título de 2022

Jorge Girão
autosport@autosport.pt
FOTOS **Philippe Nanchino e Oficiais**

Não era fácil a Max Verstappen sair de Singapura, já, Campeão do Mundo de F1, os pressupostos eram muito especiais, mas o neerlandês poderia tornar-se em Marina Bay Bicampeão Mundial e, para isso, era primordial que triunfasse no décimo sétimo evento da temporada e esperar que Charles Leclerc e o seu colega de equipa tivessem corridas aquém das suas expetativas – no fundo era altamente improvável que acontecesse.

Esperava-se que a Ferrari estivesse mais forte em Singapura, e até a Mercedes, mas ninguém ousaria apostar contra Verstappen, tal o domínio que tem vindo a evidenciar desde pouco antes da pausa de Verão.

No entanto, com uma qualificação disputada com a pista molhada e tendência a secar, o holandês e a Red Bull começaram a colecionar erros.

Na Q3, numa situação em que poderia assegurar a pole-position, Verstappen foi cometendo pequenas 'faltas pessoais', levando a que a equipa lhe aconselhasse a abortar voltas sucessivas. Porém, os responsáveis da formação de Milton Keynes não levaram em consideração o nível de combustível que o carro número 1 levava a bordo e, quando Verstappen realizava uma derradeira volta lançada que lhe poderia permitir conquistar a pole-position, foi obrigado a abortá-la uma vez mais e rumar de imediato às boxes, sob pena de ficar sem carburante e arriscar a desclassificação. Leclerc ficava assim na melhor posição da grelha de partida, seguido de Pérez e de Lewis Hamilton, que perdiam menos de um décimo de segundo para o piloto da Ferrari, ao passo que Verstappen era obrigado a alinhar no oitavo lugar.

No dia da prova a chuva voltou a ser um fator, com a prova a ser atrasada em uma hora e cinco minutos devido à bátega de água que afl giu Marina Bay. No entanto, quando a prova teve o seu início, os pneus escolhidos eram os intermédios, havendo a certeza de que a pista, mais tarde ou mais cedo,

permitiria o uso de slicks.
O arranque dos dois pilotos da Red Bull foi diametralmente oposto – Pérez, com uma partida perfeita, lançou-se para o comando, ao ultrapassar Leclerc, ao passo que Verstappen via o motor do seu monolugar embrulhar-se, caindo para décimo segundo, vendo-se ainda envolvido em alguns momentos quentes com Kevin Magnussen.
Enquanto o holandês tentava recuperar do seu mau arranque, o mexicano levava nos seus espelhos Leclerc, rodando estes dois pilotos num ritmo que mais ninguém conseguia replicar.
Porém, na oitava volta, a vantagem de mais de seis segundos que ostentavam para Carlos Sainz, que suplantara Hamilton no arranque, evaporava-se com o abandono de Guanyu Zhou, que parava em pista com danos causados por um toque de Nicholas Latifi, tendo o Safety-Car entrado em pista.
No recomeço, três voltas depois, Pérez e Leclerc mostravam-se uma vez mais num nível a parte, reconstruindo rapidamente uma vantagem confortável para os seus perseguidores, porém, começava a verificar-se um ligeiro ascendente do piloto da Red Bull, que ia abrindo paulatinamente uma vantagem para o monegasco que superaria os dois segundos.
Uma vez mais, a superior capacidade do carro de Milton Keynes em gerir os pneus dava os seus frutos.
A ideia que ficava era que o Ferrari conseguia mais rapidamente colocar as borrachas na temperatura correta de funcionamento, mas também exigia mais delas, o que deixava Leclerc em desvantagem face ao seu adversário à medida que as voltas iam passando.
Até ao momento em que os slicks poderiam ser usados na pista de Marina Bay, estavam completadas trinta e três voltas, a vantagem de Pérez para Leclerc crescia até aos 2,6s.
Porém, contando com a capacidade de o F1-75 em fazer funcionar os pneus mais depressa que o Red Bull, a Ferrari chamou o seu piloto na volta seguinte, na tentativa de fazer o 'undercut'.
No entanto, o processo começou a correr mal, quando na entrada da sua boxe, que ainda estava molhada, Leclerc deixou escorrer em demasia o seu monolugar, ultrapassando ligeiramente o local onde deveria trocar de pneus – foi o suficiente para que em vez dos normais 2,5s, a operação tenha levado 5s.
Percebendo a situação, a Red Bull chamou imediatamente Pérez às boxes, mantendo assim o comando e com uma vantagem superior a sete segundos.
Mas com os pneus mais quentes que o seu adversário, esperava-se que, pelo menos, Leclerc se pudesse aproximar do comandante.
A tarefa do monegasco ficaria facilitada, quando Yuki Tsunoda saiu de pista, na trigésima sétima volta, o que precipitou a entrada em pista do Safety-Car.
No escape do mexicano e com a capacidade do Ferrari em aquecer mais depressa os seus pneus, esta seria a oportunidade de ouro de Leclerc para

350

GRANDES PRÉMIOS DISPUTADOS POR FERNANDO ALONSO, APÓS SINGAPURA, BATENDO O RECORDE DE KIMI RAIKKONEN, 349

100%

TODAS AS EDIÇÕES DO GRANDE PRÉMIO DE SINGAPURA VIRAM A ENTRADA EM PISTA DO SAFETY-CAR

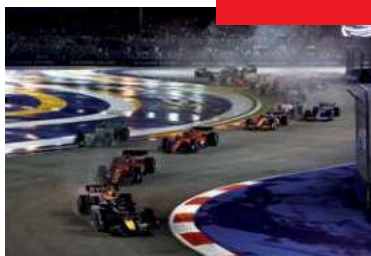
15º

FOI O LUGAR MAIS BAIXO DA GRELHA DE PARTIDA A PARTIR DO QUAL O GP DE SINGAPURA FOI VENCIDO, CORTESIA DE FERNANDO ALONSO EM 2008

subir ao comando.
A corrida voltou a ser reativada na quadragésima volta e o monegasco imediatamente começou a pressionar visivelmente o mexicano. A causa do piloto da Ferrari seria ainda fortalecida quando a direção de prova decidiu, finalmente, permitir o uso do DRS.
Ao longo de oito voltas, Leclerc foi uma ameaça real ao comando de Pérez, rodando consistentemente a menos de um segundo deste. Contudo, o piloto da Red Bull, apesar de alguns pequenos erros, nunca se colocou em posição de sofrer um verdadeiro ataque, tendo sido antes o seu perseguidor a deixar escorregar o carro numa curva, o que o deixou fora da zona de DRS.
A partir daí, Leclerc nunca mais conseguiu recuperar, contentando-se com o segundo lugar, deixando Pérez caminhar para a sua quarta vitória na Fórmula 1, com uma prestação irrepreensível, ao passo que Verstappen assinava diversas trapalhadas.
Numa das situações, quando tentava ser mais esperto que Lando Norris, durante uma situação de Safety-Car Virtual, teve de travar a fundo para não ultrapassar o inglês e assim incorrer numa penalização.
Mais tarde, quando o Safety-Car abandonou a pista, ao tentar suplantar o piloto da McLaren, travou numa zona húmida, bloqueou as rodas e seguiu para uma escapatória.
Como resultado teve de parar pela segunda vez nas boxes, caindo para trás de Hamilton e Sebastian Vettel.
Na tentativa de ultrapassar o alemão, o inglês, que já tinha batido e passado pelas boxes para trocar o nariz dos seu Mercedes, errou e viu-se suplantado pelo seu arquirrival. Este conseguiria ainda passar o piloto da Aston Martin, vendo a bandeira de xadrez num desapontante sétimo lugar.
A corrida de Sainz foi bem menos atribulada que a do seu ex-colega de equipa, mas nunca mostrou o ritmo de Leclerc, cruzando a linha de meta num distante terceiro posto.

MOMENTO

ARRANQUE - Ao ascender ao comando logo no arranque, Pérez pôde gerir a prova da forma que mais lhe agradava, conseguindo manter o comando quando Leclerc parecia ter uma vantagem de pneus, para depois distanciar-se quando tinha borrachas em melhor forma. Sem a boa partida, dificilmente o mexicano conseguiria vencer em Singapura.

FIGURA

SÉRGIO PÉREZ - Numa pista difícil e com Leclerc no seu encalço, ávido de regressar aos triunfos, o mexicano esteve ao seu melhor nível, não cometendo erros e absorvendo toda a pressão que lhe foi dirigida pelo piloto da Ferrari. Depois de um período sem brilho, e com a anunciada chegada de de Vries à AlphaTauri para ameaçar o seu lugar na Red Bull, esta era a melhor reposta que Pérez poderia dar, mas tem agora de manter este nível de prestações na corridas que faltam.

ALPINE 'ESCORREGA', McLAREN 'COMANDA'...

A McLaren e a Alpine levaram para Marina Bay novos componentes técnicos, mas acabou por ser a falta de fiabilidade a derrotar pesadamente a equipa do construtor francês, que após o Grande Prémio de Singapura caiu para o 5º lugar do Campeonato de Construtores, por troca com a sua rival

Jorge Girão
autosport@autosport.pt
FOTOS *Philippe Nanchino e Oficiais*

Estas duas equipas continuam a sua luta pela supremacia no Segundo Pelotão e para o regresso a Singapura ambas tinham desenvolvimentos, na tentativa de bater a sua adversária em pista.
A McLaren estreou apenas no carro de Lando Norris novos flancos influenciados pelos ostentados pelo Red Bull RB18.
Curiosamente, numa era em que o teto orçamental tem de ser respeitado, o novo componente da formação do Woking tinha sido manufaturado a partir da versão anterior.
Já a Alpine apresentava um fundo completamente renovado, havendo confiança dentro da equipa de que poderia valer cerca de meio segundo – um ganho que talvez possa ser demasiado optimista.
No entanto, depois da sexta-feira do Grande Prémio de Singapura a validade das evoluções de cada uma das equipas ficou completamente em segundo plano, uma vez que a chuva passou a ser uma presença assídua em Marina Bay, passando a ser os pontos de maior importância a confiança dos pilotos e a escolha dos pneus certos para as condições da pista.
Numa qualificação que se iniciou com a pista molhada, mas com tendência a secar, foi Fernando Alonso que se impôs atrás dos pilotos das 'Três Grandes', batendo de forma categórica Lando Norris, que ficou no 6º posto no encalço do espanhol, mas a mais de seis décimos de segundo deste.
Daniel Ricciardo e Esteban Ocon, que não tinham conseguido acompanhar os respetivos colegas de equipa nas sessões de treinos-livres, foram eliminados logo na Q1, tendo o francês se queixado de problemas de travões do seu Alpine.
Para a corrida ficava assim a expetativa de um duelo entre Alonso e Norris e de verificar a recuperação do australiano e do gaulês.
Depois de um hora e cinco minutos de atraso devido à bátega de água que se abateu sobre Marina Bay, o Grande Prémio de Singapura teve o seu início, tendo todos os pilotos elegido os pneus intermédios para iniciar a corrida, uma vez que a pista já se mostrava capaz de suportar estas borrachas da Pirelli.
Alonso não teve um bom arranque e viu-se suplantado por Norris, mas a vantagem massiva que exibiu na qualificação não se mostrava em configuração de corrida, tendo perdido mais de quatro segundos para o inglês quando estavam completadas oito voltas, momento em que o Safety-Car entrou em pista devido ao abandono de Guanyu Zhou, que sofrera um toque de Nicholas Latifi que lhe danificou o seu Alfa Romeo.
O piloto da Alpine teria nova oportunidade, com o reagrupamento do pelotão, mas agora tinha atrás de si Max Verstappen, que depois de uma má qualificação e de um péssimo arranque procurava recuperar.
Apesar dos ataques do Campeão do Mundo, Alonso permaneceu imperturbável, mantendo a sua posição, mas uma vez mais não era capaz de acompanhar o andamento de Norris.
A situação poderia mudar quando a pista exigisse a montagem de pneus slicks, mas o espanhol nunca chegaria a esse estágio.
Na 22ª volta, Alonso parava em pista com problemas na sua unidade de potência, abandonando. A maior esperança da Alpine em marcar um bom punhado de pontos esfumava-se com o cantar do V6 turbo híbrido francês.
Para agravar a situação da equipa do construtor de Dieppe, meia dúzia de voltas depois era Ocon quem via a sua unidade de potência desligar-se subitamente, acabando também a sua corrida.
Com menos de meia prova completada, a ofensiva da Alpine esboroava-se, deixando a McLaren numa situação privilegiada para realizar um ataque ao 4º lugar no Campeonato de Construtores.
Norris nunca teve uma verdadeira oposição, após o abandono de Alonso, e beneficiou ainda dos erros de Lewis Hamilton e de Max Verstappen para terminar num proveitoso quarto posto, somando 12 pontos, e de repente, os confortáveis 18 pontos que a Alpine tinha de vantagem para a McLaren, ficavam ao alcance da equipa de Woking.
Ricciardo não estava a realizar uma corrida espectacular, rodando nas imediações do 10º lugar. Porém, o Sa-

fety-Car provocado pelo despiste de Yuki Tsunoda, estavam disputadas 37 voltas, não poderia calhar em melhor momento para o australiano.

Ainda com pneus intermédios, mas com a pista já pronta para slicks, o piloto da McLaren saltou para a frente da maior parte dos pilotos que tinham parado nas voltas anteriores, subindo à quinta posição.

De um momento para o outro a McLaren tinha à frente dos seus carros, apenas Sérgio Pérez e os dois Ferrari, tendo no final da prova somado 22 pontos, o suficiente para suplantar a Alpine no Campeonato de Construtores.

A marca francesa deixava Marina Bay no quinto posto e, muito embora tenha mostrado competitividade, preocupada com a fiabilidade da sua unidade de potência que atirou para o abandono os seus dois pilotos.

A Aston Martin esteve também em plano destaque, tendo colocado Lance Stroll no 6º lugar e Sebastian Vettel em 8º, o que lhe permitiu ascender à 7ª posição no Campeonato de Construtores, ao suplantar a Alpha Tauri e a Haas.

DANIEL RICCIARDO "MATURIDADE E PACIÊNCIA DERAM-NOS O TOP 5"

Daniel Ricciardo conseguiu um excelente quinto lugar no GP de Singapura. O melhor resultado da época e a melhor prestação também, tendo conseguido conquistar 11 lugares, tendo largado do 16º. No final, Ricciardo estava visivelmente satisfeito pelo resultado conquistado, muito graças ao trabalho de equipa e ao bom arranque que fez, onde conseguiu subir várias posições. O resto da prova foi gerida com paciência e inteligência, esperando pelo momento certo para trocar os pneus intermédios pelos slicks, o que a McLaren fez na perfeição, permitindo um grande fim de semana para a McLaren, o melhor do ano.
"É sempre uma corrida quente e muito longa, mais ainda em condições complicadas, exigindo concentração máxima. Estou algo sonolento, mas muito feliz por estar de volta ao top 5. É a primeira vez que isso acontece, o que é triste, mas ao mesmo tempo estou feliz por ter acontecido. É também um bom resultado para a equipa, com quarto e quinto lugar. Feliz por conseguir um bom resultado. Tive um bom arranque, creio que consegui passar três carros na primeira volta e depois houve que esperar pelo melhor momento para trocar para pneus slicks. Quando se está fora do top 10 é muito fácil tentar ser herói, colocar os slicks primeiro e tentar ganhar posições, mas senti que a pista não estava em condições para isso, por muito tentador que isso parecesse. O George Russell tentou e foi lento nas primeiras voltas, por isso fomos pacientes e depois tivemos o Safety Car e isso tornou tudo melhor para nós. Maturidade e paciência deram-nos o top 5."

SERGIO PÉREZ "ACHO QUE FOI A MINHA MELHOR PERFORMANCE"

O melhor Sergio Pérez de sempre? Provavelmente. No GP de Singapura, o piloto mexicano deu um recital e controlou a prova de início ao fim. Quando foi pressionado pelos adversários manteve o sangue-frio e quando foi preciso aumentar o andamento, conseguiu encontrar o ritmo certo.
Este Sergio Pérez é muito mais parecido com aquele que vimos no arranque desta época. A confiança no carro parece estar a voltar e os sinais positivos começam a multiplicar-se, depois de uma fase menos conseguida. Pérez fez uma excelente largada, uma corrida ainda melhor e conseguiu a sua quarta vitória na F1. Foi também a segunda vitória este ano, ambas em circuitos citadinos.
"Acho que foi a minha melhor performance. Controlei a corrida, apesar de ter sido muito complicado. Controlamos a corrida na primeira secção, com os intermédios. Podia fazer o que Charles estava a fazer, e abrir distâncias. Foi importante para ter a certeza de que conseguíamos gerir os pneus. Honestamente, esperava que a pista secasse mais cedo do que secou. Penso que se o George não estivesse lá fora, haveria muito mais gente a ir mais cedo. As últimas voltas foram muito intensas. No carro não senti o esforço, mas quando saí do carro senti-o. Forcei muito e dei o que tinha por esta vitória. Não sei o que se passou para estar a ser investigado. A equipa disse-me que estava sob investigação e que tinha de aumentar o andamento e foi o que fiz. Acho que será bom para o Max [Verstappen] conquistar o título no Japão, assim como para a equipa, será muito especial para a Honda. No geral, foi um dia fantástico."

CARLOS SAINZ "NUNCA CONSEGUI ENCONTRAR O RITMO IDEAL"

Carlos Sainz conseguiu um terceiro lugar, algo sem sabor, com uma corrida discreta. O piloto espanhol reconheceu que não teve andamento para os homens da frente e que teve de se contentar com o terceiro posto. Foi uma corrida à imagem de Sainz. Sem erros, segura e inteligente, apesar da falta de brilhantismo nesta tarde. O espanhol jogou com as cartas que tinha na mão e tirou o melhor proveito da situação. Ficou dois furos abaixo de Charles Leclerc e Sergio Pérez, mas conquistou pontos importantes para a Ferrari:
"Muito duro! Nunca consegui encontrar o ritmo ideal no molhado e não consegui chegar-me aos dois da frente, pois tive mais dificuldades com a traseira do carro. Com a falta de confiança que senti, tive de contentar-me com o terceiro lugar. A coisa boa é que não cometi erros, consegui trazer o carro até ao final e ser rápido perto do fim. Bom resultado para a equipa no campeonato de pilotos e uma pena que não tenhamos conseguido a vitória. É uma boa notícia ver que a corrida foi bem executada em ambos os lados. Ainda há coisas que estou convencido de que precisamos de continuar a melhorar e a fazer melhor. Mas a equipa está a dar grandes passos em frente. As últimas seis corridas, contando com esta, vão ser uma grande preparação para nós de modo a estarmos melhor no próximo ano."

CHARLES LECLERC
"O MAU ARRANQUE CONDICIONOU O RESTO DA CORRIDA"

Foi um Charles Leclerc aborrecido que falou no final da corrida de Singapura. O monegasco não escondeu a frustração e foi lacónico na sua entrevista após a prova. Leclerc nunca teve argumentos para se aproximar verdadeiramente de Sergio Pérez. Isso ficou claro nas últimas voltas em que o fantasma da penalização começou a pairar sobre o mexicano. Pérez aumentou o ritmo e Leclerc ficou para trás, sem andamento para mais. Talvez venha daí a frustração do monegasco que foi poupado nas palavras no final da prova:

"Forcei o andamento a corrida toda. O mau arranque condicionou o resto da corrida e depois disso foi uma corrida muito complicada. O ritmo foi muito bom hoje. Infelizmente, tivemos um mau começo e, a partir desse momento, ficámos em desvantagem. Tentei colocar muita pressão sobre o Checo, mas sobreaquecemos os pneus muito rapidamente e depois caímos um pouco. Mas o desempenho estava lá. No arranque as rodas patinaram um pouco e perdi performance aí. Ainda não sei realmente o que aconteceu, se fui eu quem errou na forma como faço as coisas ou se foi outra coisa, teremos de analisar."

GEORGE RUSSELL
"PODERÍAMOS TER TERMINADO NOS PONTOS"

George Russell terminou a corrida na 14ª posição, após ter largado da via das boxes. Não foi uma corrida fácil para Russell, com alguns toques, uma aposta nos pneus slicks que foi feita talvez um pouco cedo demais, mas que depois se revelou acertada, olhando ao ritmo que foi colocando em pista no recomeço após Safety Car.
No final da corrida, Russell estava desapontado com o resultado, mas conseguiu ver alguns pontos positivos, num fim de semana que deveria ter sorrido à Mercedes mas que acabou por ser um dos piores do ano:
"A aposta nos slicks fez sentido. Estávamos em terra de ninguém, mas no recomeço após o Safety Car estávamos a voar e passamos três carros numa volta. Mas depois tive o contacto com o Mick [Schumacher] e não sei o que aconteceu ali, fiquei com a impressão que lhe dei o espaço suficiente. Poderíamos ter terminado nos pontos, pois estávamos muito rápidos e conseguimos a volta mais rápida por quase dois segundos. Fiquei contente que alguns problemas de ontem tenham sido resolvidos, consegui recuperar alguma confiança depois do que aconteceu na qualificação, pois pensei que tinha ficado a três segundos do melhor tempo devido à falta de talento. Mas foi uma pena com o carro que tínhamos este fim de semana. Este é provavelmente o primeiro fim de semana, tirando Silverstone, em que eu não estive tão bem."

LEWIS HAMILTON
"FOI UM DIA PÉSSIMO"

Lewis Hamilton protagonizou aquela que terá sido a pior exibição do ano. Uma corrida má por parte do piloto britânico, que tinha um lugar no pódio em vista no GP de Singapura, mas em que acabou por cometer demasiados erros.
Numa corrida em que os campeões foram afetados por problemas nos carros ou erros, Lewis Hamilton sai de Singapura com um resultado negativo e uma prestação ainda mais negativa. Dois erros incaracterísticos motivaram trambolhões na classificação e fizeram o #44 perder pontos importantes. A postura e o discurso de Hamilton no final do dia eram claros... resignado e desiludido com a prestação assinada.
"Não tenho grandes emoções a relatar agora. Foi um dia péssimo, fraco mesmo, para ser honesto. Estou ansioso para que chegue amanhã. No incidente não achei que o impacto fosse muito forte. Esperava que tivesse danificado a minha asa dianteira e foi o que aconteceu."

MAX VERSTAPPEN
TEVE QUE ADIAR A FESTA DO TÍTULO...

Não era fácil que Max Verstappen fizesse a festa em Singapura, dado o que se passou na qualificação, quando a equipa pediu a Max Verstappen que rumasse imediatamente às boxes, quando o neerlandês estava a cumprir uma volta que quase, certamente, lhe daria a pole position. Verstappen saiu do oitavo lugar da grelha, teve uma corrida complicada, especialmente porque ao partir de oitavo, caiu depressa para 11º. fruto de um problema no arranque, com Verstappen a culpar o sistema anti-stall que o fez perder posições, após soltar a embraiagem, no arranque. Durante a corrida, fez um pião quando tentava passar Lando Norris, na volta 40, com Verstappen a terminar em sétimo:

"Larguei a embraiagem e toquei no anti-bloqueio, e com isso perdi muitas posições. A partir daí, tentei passar alguns pilotos, mas depois fiquei preso num pequeno comboio, era difícil de seguir. Por fim, tivemos alguma sorte, com alguns erros cometidos à nossa frente, e quando tentava chegar ao quarto lugar do Lando (Norris) travei e fui fora de pista, o fundo do carro tocou no chão e continuei em frente. Tive de ir à boxe, colocar pneus novos, pois ficaram 'quadrados'."

RED BULL E ASTON MARTIN TERÃO ALEGADAMENTE ULTRAPASSADO O LIMITE ORÇAMENTAL EM 2021

É a mais recente polémica na F1, com o potencial de desestabilizar e até comprometer o futuro do limite orçamental. A Red Bull e a Aston Martin podem estar em vias de serem penalizadas pela FIA por excederem o limite orçamental defin do (145 milhões de dólares) na época passada, segundo o que foi relatado pela imprensa italiana e alemã na véspera do GP de Singapura. A FIA concluiu recentemente o processo de auditorias fi anceiras da época de 2021 e será obrigada a revelar publicamente esses resultados, assim como qualquer infração que possa ter ocorrido.

Surpreendentemente, uma vez que os dados fornecidos pelas equipas são confidenciais e apenas a FIA tem acesso a eles, surgiram rumores que duas equipas não cumpriram com o limite orçamental em 2021, ano em que foi implementado pela primeira vez, com os dedos apontados à Red Bull e Aston Martin. A Red Bull já negou veementemente essas acusações. Como seria de esperar, esta questão do limite orçamental iria ser usada como arma de arremesso político entre equipas e a única coisa que podia evitar isso seria uma aplicação clara das regras. Mas, como sempre dito pelas equipas, este tipo de fi calização seria sempre complicada de fazer, algo que a Ferrari fez questão de realçar várias vezes.

O limite orçamental tem de ser cumprido, mas há uma tolerância de 5% em que as penalizações são menores. Ou seja, as infrações são defin das como 'menores' ou 'materiais', com opções de punição para o primeiro nível que vão desde repreensões a deduções de pontos e limitações em futuros testes aerodinâmicos ou outros testes e/ou uma redução no limite de custos do ano seguinte. Exclusão de corridas ou exclusão do campeonato também podem ser consideradas para infrações "materiais". As penalizações não estão claramente definidas para evitar que as equipas façam uma avaliação do que podem gastar a mais, sendo as penalizações ainda toleráveis. No entanto, 5% do limite orçamental de 2021 equivale a 7.25 milhões de dólares, o que é uma quantia substancial. E esta "tolerância" irá dar muito que falar.

A POSIÇÃO DA FIA

A FIA veio a público, dizer que o que corre na imprensa relativamente a alegadas quebras do teto orçamental da F1 por parte de duas equipas são especulações: "A FIA está atualmente a finalizar a avaliação dos dados financeiros de 2021 apresentados por todas as equipas de Fórmula 1. As alegadas violações do Regulamento Financeiro, caso existam, serão tratadas segundo o processo formal estabelecido no regulamento.

A FIA regista especulações e conjeturas significativas e não consubstanciadas em relação a este assunto, e reitera que a avaliação está em curso e que o devido processo será seguido sem consideração por qualquer discussão externa."

MERCEDES E FERRARI ATENTAS

Não é difícil de entender o que está aqui em jogo. A Red Bull, que venceu o título de pilotos com Max Verstappen de forma polémica, poderá estar no centro de um furacão com a Mercedes atenta (pode tentar reverter a decisão do campeonato de 2021) e a Ferrari atenta (quanto do dinheiro supostamente usado a mais terá sido aplicado no carro de 2022 e que implicações para 2023, podendo afetar a classificação deste ano?). Já era um dado adquirido que a aplicação desta regra seria sempre complicada, mas todos tinham a esperança que a FIA tivesse a capacidade para policiar e aplicar as regras. É de facto um teste de fogo para esta regulamentação, mas já começa mal, com uma fuga de informação que aparentemente não deveria ter acontecido.

Laurent Mekies, diretor de corrida da Ferrari, mostrou-se preocupado, afi mando que 7 milhões de dólares pagam 70 engenheiros, correspondendo a muitos décimos potencialmente ganhos em pista e que este é o teste de fogo do Limite Orçamental. "É um teste vital para o limite orçamental", disse Mekies, citado pela The Race "E se não passarmos esse teste, então é provavelmente o fim do limite orçamental, porque as implicações são enormes".

Também Toto Wolff fez pressão afir ando que "é de enorme importância uma demonstração de que estes regulamentos são fi calizados e não tenho razões para crer o oposto. A FIA demonstrou uma posição bastante robusta na aplicação de todo o tipo de regulamentos. Portanto, mostrará a mesma integridade e liderança que já demonstrou antes."

Christian Horner já veio afirmar que "a forma como as regras são interpretadas e aplicadas será inevitavelmente subjetiva entre as equipas e tenho a certeza de que, com o passar dos anos, as coisas ficarão mais claras."

Um tema que vai fazer correr ainda muita tinta.

GP DE SINGAPURA

PROVA 17 DE 22

MARINA BAY STREET CIRCUIT
02/10/2022

5 063 KM PERÍMETRO | **61** VOLTAS | **308,706 KM** DISTÂNCIA TOTAL

SEXTA · SÁBADO · DOMINGO

TREINOS LIVRES

1.ª SESSÃO TREINOS LIVRES

	PILOTO	EQUIPA	TEMPO/DIF.
1	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	1:43.033
2	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING RBPT	+0.084S
3	CHARLES LECLERC	FERRARI	+0.402S
4	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING RBPT	+0.806S
5	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	+1.033S
6	CARLOS SAINZ	FERRARI	+1.105S
7	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	+1.703S
8	LANCE STROLL	ASTON MARTIN MERCEDES	+2.188S
9	PIERRE GASLY	ALPHATAURI RBPT	+2.225S
10	FERNANDO ALONSO	ALPINE RENAULT	+2.303S
11	SEBASTIAN VETTEL	ASTON MARTIN MERCEDES	+2.321S
12	DANIEL RICCIARDO	MCLAREN MERCEDES	+2.691S
13	VALTTERI BOTTAS	ALFA ROMEO FERRARI	+2.692S
14	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	+2.995S
15	YUKI TSUNODA	ALPHATAURI RBPT	+3.048S
16	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	+3.086S
17	ZHOU GUANYU	ALFA ROMEO FERRARI	+3.375S
18	MICK SCHUMACHER	HAAS FERRARI	+3.568S
19	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	+3.647S
20	NICHOLAS LATIFI	WILLIAMS MERCEDES	+4.059S

2.ª SESSÃO TREINOS LIVRES

	PILOTO	EQUIPA	TEMPO/DIF.
1	CARLOS SAINZ	FERRARI	1:42.587
2	CHARLES LECLERC	FERRARI	+0.208S
3	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	+0.324S
4	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING RBPT	+0.339S
5	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	+0.595S
6	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	+0.825S
7	VALTTERI BOTTAS	ALFA ROMEO FERRARI	+0.844S
8	FERNANDO ALONSO	ALPINE RENAULT	+0.933S
9	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING RBPT	+1.319S
10	LANCE STROLL	ASTON MARTIN MERCEDES	+1.395S
11	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	+1.426S
12	SEBASTIAN VETTEL	ASTON MARTIN MERCEDES	+1.662S
13	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	+1.835S
14	PIERRE GASLY	ALPHATAURI RBPT	+1.882S
15	ZHOU GUANYU	ALFA ROMEO FERRARI	+1.937S
16	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	+2.557S
17	YUKI TSUNODA	ALPHATAURI RBPT	+2.624S
18	DANIEL RICCIARDO	MCLAREN MERCEDES	+2.860S
19	MICK SCHUMACHER	HAAS FERRARI	+3.036S
20	NICHOLAS LATIFI	WILLIAMS MERCEDES	+3.966S

3.ª SESSÃO TREINOS LIVRES

	PILOTO	EQUIPA	TEMPO/DIF.
1	CHARLES LECLERC	FERRARI	1:57.782
2	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RACING RBPT	+0.526S
3	CARLOS SAINZ	FERRARI	+1.066S
4	FERNANDO ALONSO	ALPINE RENAULT	+1.647S
5	SERGIO PEREZ	RED BULL RACING RBPT	+1.744S
6	LANCE STROLL	ASTON MARTIN MERCEDES	+2.591S
7	ESTEBAN OCON	ALPINE RENAULT	+3.129S
8	SEBASTIAN VETTEL	ASTON MARTIN MERCEDES	+3.225S
9	GEORGE RUSSELL	MERCEDES	+3.228S
10	DANIEL RICCIARDO	MCLAREN MERCEDES	+3.254S
11	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS FERRARI	+3.307S
12	LEWIS HAMILTON	MERCEDES	+3.438S
13	PIERRE GASLY	ALPHATAURI RBPT	+3.463S
14	MICK SCHUMACHER	HAAS FERRARI	+3.720S
15	YUKI TSUNODA	ALPHATAURI RBPT	+3.897S
16	LANDO NORRIS	MCLAREN MERCEDES	+4.009S
17	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS MERCEDES	+4.125S
18	VALTTERI BOTTAS	ALFA ROMEO FERRARI	+4.284S
19	ZHOU GUANYU	ALFA ROMEO FERRARI	+4.817S
20	NICHOLAS LATIFI	WILLIAMS MERCEDES	+5.728S

GRELHA DE PARTIDA

PROVA

			TEMPO/DIF.	VOLTAS	VMR		VEL. MAX		BOXES
1	SERGIO PEREZ	RED BULL RB18	2:02:15.238	59	1:48.165	2	293.0 KM/H	13	1
2	CHARLES LECLERC	FERRARI F1-75	+7.595S	59	1:48.753	4	310.0 KM/H	3	1
3	CARLOS SAINZ	FERRARI F1-75	+15.305S	59	1:48.414	3	292.3 KM/H	14	1
4	LANDO NORRIS	MCLAREN MCL36/MERCEDES	+26.133S	59	1:49.212	6	299.0 KM/H	9	1
5	DANIEL RICCIARDO	MCLAREN MCL36/MERCEDES	+58.282S	59	1:51.006	12	298.9 KM/H	10	1
6	LANCE STROLL	ASTON MARTIN AMR22/MERCEDES	+61.330S	59	1:50.283	7	305.8 KM/H	6	1
7	MAX VERSTAPPEN	RED BULL RB18	+63.825S	59	1:49.142	5	315.5 KM/H	1	2
8	SEBASTIAN VETTEL	ASTON MARTIN AMR22/MERCEDES	+65.032S	59	1:50.669	11	305.3 KM/H	7	1
9	LEWIS HAMILTON	MERCEDES F1 W13/MERCEDES	+66.515S	59	1:50.622	10	309.8 KM/H	4	1
10	PIERRE GASLY	ALPHATAURI AT03/RED BULL	+74.576S	59	1:50.569	9	296.2 KM/H	11	1
11	VALTTERI BOTTAS	ALFA ROMEO C42/FERRARI	+93.844S	59	1:51.864	13	307.3 KM/H	5	1
12	KEVIN MAGNUSSEN	HAAS VF-22/FERRARI	+97.610S	59	1:52.067	14	292.1 KM/H	15	2
13	MICK SCHUMACHER	HAAS VF-22/FERRARI	+1 VOLTA	58	1:50.290	8	301.6 KM/H	8	2
14	GEORGE RUSSELL	MERCEDES F1 W13/MERCEDES	+2 VOLTAS	57	1:46.458	1	310.7 KM/H	2	4
NC	YUKI TSUNODA	ALPHATAURI AT03/RED BULL	DNF	34	1:58.716	15	290.7 KM/H	16	
NC	ESTEBAN OCON	ALPINE A522/RENAULT	DNF	26	2:01.105	17	287.0 KM/H	17	
NC	ALEXANDER ALBON	WILLIAMS FW44/MERCEDES	DNF	25	2:02.121	18	295.5 KM/H	12	
NC	FERNANDO ALONSO	ALPINE A522/RENAULT	DNF	20	2:00.463	16	286.6 KM/H	18	
NC	NICHOLAS LATIFI	WILLIAMS FW44/MERCEDES	DNF	7	2:05.585	20	284.3 KM/H	19	
NC	ZHOU GUANYU	ALFA ROMEO C42/FERRARI	DNF	6	2:05.556	19	274.0 KM/H	20	

PILOTOS

PILOTOS	BAHREIN 1	ARÁBIA SAUDITA 2	AUSTRÁLIA 3	EMILIA ROMAGNA 4	MIAMI 5	ESPANHA 6	MÓNACO 7	AZERBAIJÃO 8	CANADÁ 9	GRÃ-BRETANHA 10	ÁUSTRIA 11	FRANÇA 12	HUNGRIA 13	BÉLGICA 14	HOLANDA 15	ITÁLIA 16	SINGAPURA 17	JAPÃO 18	EUA 19	MÉXICO 20	BRASIL 21	ABU DHABI 22	TOTAL
1. M. VERSTAPPEN	-	25	-	34	26	25	15	25	25	6	27	25	25	26	26	25	6						341
2. C. LECLERC	26	19	26	15	18	-	12	-	10	12	32	-	8	8	15	18	18						237
3. S. PEREZ	-	12	18	24	12	19	25	19	-	18	4	12	10	18	10	9	25						235
4. G. RUSSELL	12	10	15	12	10	15	10	15	12	-	17	15	15	12	18	15	-						203
5. C. SAINZ	18	15	-	5	15	12	18	-	19	25	6	11	12	15	4	12	15						202
6. L. HAMILTON	15	1	12	-	8	10	4	12	15	16	16	18	19	-	12	10	2						170
7. L. NORRIS	-	6	10	19	-	4	9	2	-	8	6	6	6	-	6	6	12						100
8. E. OCON	6	8	6	-	4	6	-	1	8	-	13	4	2	6	2	-	-						66
9. F. ALONSO	2	-	-	-	-	2	6	6	2	10	1	8	4	10	8	-	-						59
10. V. BOTTAS	8	-	4	12	6	8	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-						46
11. D. RICCIARDO	-	-	8	3	-	-	-	4	-	-	2	2	-	-	-	-	10						29
12. S. VETTEL	-		-	4	-	-	1	8	-	2	-	-	1	4	-	-	4						24
13. P. GASLY	-	4	2	-	-	-	-	10	-	-	-	-	-	2	-	4	1						23
14. K. MAGNUSSEN	10	2	-	3	-	-	-	-	-	1	6	-	-	-	-	-	-						22
15. L. STROLL	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	1	-	8						13
16. M. SCHUMACHER	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	8	-	-	-	-	-	-						12
17. Y. TSUNODA	4	-	-	6	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						11
18. G. ZHOU	1	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	1	-						6
19. A. ALBON	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-						4
20. N. DE VRIES																2							2
21. N. HULKENBERG	-	-																					0
22. N. LATIFI	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						0

EQUIPAS

EQUIPAS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	TOTAL
1. RED BULL	-	37	18	58	38	44	40	44	25	24	31	37	35	44	36	34	31						576
2. FERRARI	44	34	26	20	33	12	30	-	29	37	38	11	20	23	19	30	33						439
3. MERCEDES	27	11	27	12	18	25	14	27	27	16	33	33	34	12	30	25	2						373
4. MCLAREN MERCEDES	-	6	18	22	-	4	9	6	-	8	8	8	6	-	6	6	22						129
5. ALPINE RENAULT	8	8	6	-	4	8	6	7	10	10	14	12	6	16	10	-	-						125
6. ALFA ROMEO FERRARI	9	-	4	12	6	8	2	-	10	-	-	-	-	-	-	1	-						52
7. ASTON MARTIN MERCEDES		-	-	-	5	1	-	1	8	1	2	-	1	1	4	1	-	12					37
8. ALPHATAURI RED BULL	4	4	2	6	-	1	-	10	-	-	-	-	-	2	-	4	1						34
9. HAAS FERRARI	10	2	-	3	-	-	-	-	-	5	14	-	-	-	-	-	-						34
10. WILLIAMS MERCEDES	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	2	-						6

*PONTUAÇÃO **1.º** 25 PTS **2.º** 18 PTS **3.º** 15 PTS **4.º** 12 PTS **5.º** 10 PTS **6.º** 8 PTS **7.º** 6 PTS **8.º** 4 PTS **9.º** 2 PTS **10.º** 1 PT. **VOLTA MAIS RÁPIDA** +1 PT*

KALLE ROVANPERA, O MAIS JOVEM CAMPEÃO DO MUNDO DA HISTÓRIA DO WRC

Kalle Rovanperä/Jonne Halttunen (Toyota GR Yaris Rally1) são os novos Campeões do Mundo de Ralis. Aos 22 anos, o jovem finlandês venceu o Rali da Nova Zelândia para se tornar no mais jovem campeão de sempre, batendo por cinco anos o recorde de Colin McRae, que foi Campeão em 1995

José Luís Abreu
jabreu@autosport.pt
FOTOS @World/André Lavadinho

Fez-se história no Mundial de Ralis. Kalle Rovanperä tornou-se no mais jovem Campeão do Mundo de Ralis de sempre, mas mais do que isso, 'desconfiamos' fortemente que nasceu aqui um caso muito sério na história do WRC. É óbvio que só o futuro o dirá, mas comparando com os dois últimos dominadores da competição nos últimos 20 anos, Sébastien Loeb e Sébastien Ogier, quando foram campeões pela primeira vez não se imaginava a 'pegada' que iriam deixar na competição e quanto a este jovem, já pensamos outra coisa. Repito, só o futuro o dirá, mas os sinais são fortes. Como sempre, o domínio tanto de Loeb como Ogier teve também muito a ver com os adversários que tiveram, nenhum deles conseguiu sequer, aproximar-se da sua valia, e agora quanto ao jovem finlandês isso é algo que se terá de se ver. Para já, exceção feita a Tanak, é quase um deserto...

'PUTO-MARAVILHA'

Com apenas 22 anos de idade... e um dia, e com Jonne Halttunen a seu lado, também ele campeão de navegadores, o jovem fin andês chega ao título apenas na sua terceira temporada competindo ao mais alto nível nos ralis. Liderou o Mundial desde que ganhou a segunda prova do ano, na Suécia, em fevereiro, e chega agora ao título ainda com dois ralis pela frente.

É o oitavo título do WRC conquistado por um piloto da Toyota, e o quarto em igual número de anos, desde 2019, até 2022. Rovanperä é o primeiro piloto fin andês a ganhar o campeonato em 20 anos e o primeiro a fazê-lo com um carro construído na Finlândia.

Numa prova difícil devido às condições climatéricas, teve aí o palco ideal para extrair o melhor de si, não dando a mais pequena hipótese aos seus adversários quando a ordem na estrada saiu da equação.

A sua velocidade em provas com condições meteorológicas difíceis foi sempre um atributo chave nas prestações de Rovanperä em 2022 e foi também central para a sua vitória na Nova Zelândia, onde o WRC regressou após uma década. Depois de terminar o dia mais longo do rali na sexta-feira em condições mistas, em quarto da geral, destacou-se claramente no sábado, dia do seu 22° aniversário, assumindo uma clara liderança de quase meio minuto, que levou até ao fim

A vitória na Power Stage foi a cereja no topo do bolo do campeonato, e nem sequer precisava, pois o 'bolo' estava já suficientemente 'doce'...

Em apenas cinco anos, o finlandês chega ao topo da pirâmide com grande brilhantismo, levando com ele uma maturidade invulgar para a idade, uma frieza única e claro, dotes muito especiais ao volante, algo com que começou a lidar ainda muito pequeno. É um enorme feito para o jovem fin andês e um grande orgulho para o seu pai, Harri. Curiosamente, Rovanpera chega ao título precisamente 20 anos depois do último finlandês, Marcus Gronholm, o ter conseguido, juntando-se a uma longa linhagem de fin andeses voadores que também foram Campeões do Mundo, Juha Kankkunen e Tommi Makinen, 4 títulos, Marcus Gronholm, 2, Hannu Mikkola, Timo Salonen e Ari Vatanen, com um cada.

PRESSÃO? QUAL PRESSÃO?

Chegou finalmente o dia há muito esperado. Alguns, depois da recente reação da Hyundai julgaram que Rovanpera já estava a acusar a pressão, mas provavelmente não sabiam o tipo

de 'Iceman' que este jovem é.
O que sucedeu nos últimos ralis teve apenas e só a ver com um momento menos bom da Toyota, aliado precisamente ao contrário, do lado da Hyundai, e isso levou aos desfechos a que assistimos. Sabíamos que quando tudo voltasse ao normal do lado da Toyota, mesmo com uma Hyundai forte, Rovanpera depressa voltaria ao mesmo registo que lhe permitiu vencer cinco vezes em sete ralis, repetindo agora o feito na prova em que selou o título, chegando à sexta vitória.
Sébastien Ogier/Benjamin Veillas (Toyota GR Yaris Rally1) foram segundos, terminando a mais de 30s dos vencedores. Fizeram uma prova consistente, mas na fase inicial do rali sentiram um pouco o facto de não correrem desde o Quénia, realizado há três meses. Depois, Rovanpera esteve inalcançável, mas conseguiram manter bem atrás Ott Tänak, apesar de uma penalização de 10s na PE12, fazendo um papel importante para a equipa que fica muito perto de confir ar também o título de Construtores.
Ott Tänak/Martin Järveoja (Hyundai i20 N Rally1) foram terceiros, assegurando o seu quinto consecutivo top3 da época, o que mostra bem o que o carro evoluiu, pois do piloto já sabemos que é sempre candidato a vencer ralis quando tem o carro 'normal'.
Desta feita, não chegou para os Toyota! Inicialmente, deu ideia de poder lutar pelo triunfo, chegou ao fim do dia de sexta-feira na frente, mas no sábado não teve hipótese face aos Toyota.
Quarto posto para Thierry Neuville/Martijn Wydaeghe (Hyundai i20 N Rally1), que foi mesmo o máximo a que podiam almejar, depois de um fim de semana difícil, devido às penalizações e dois piões que fizeram na sexta-feira. Teve um início de prova complicado, ao fim de três troços já estavam a 29.3s da frente, por isso não pode fazer mais. Limitou-se a chegar ao fim, pois nunca esteve confortável com o carro nestas condições.
Quinto posto para Oliver Solberg/Elliott Edmondson (Hyundai i20 N Rally1), segundo resultado consecutivo no top 5 após o quarto lugar na Finlândia. Um bom fim de semana, mas longe de ser perfeito para o jovem sueco. Tem ainda muitos altos e baixos, tanto faz quartos lugares nas PE4 como oitavos e nonos. Ainda muito inconstante e esta era uma prova nova para a maioria.
Hayden Paddon/John Kennard (Hyundai i20 N Rally2) venceram o WRC2 na frente de Lorenzo Bertelli/Lorenzo Granai (Ford Puma Rally1) que fez o esperado neste rali. Conseguiu alguns sétimos lugares, mas já na fase fi al da prova, pois inicialmente ficou várias vezes atrás de alguns WRC2, o que se compreende, pois o 'hábito' não faz o monge, mesmo sendo Prada...
Kajetan Kajetanowicz/Maciej Szczepaniak (Škoda Fabia Rally2 evo) foram oitavos na frente de Shane van Gisbergen/Glen Weston (Škoda Fabia Rally2 evo) com Harry Bates/John McCarthy (Škoda Fabia Rally2 evo) a fechar o top 10, mas desses falaremos noutro lado.

OS AZARADOS

A prova teve um conjunto de 'azarados', no que mais pareceu um concurso de derrapagem artística, com maior ou menor 'nota artística'. Certo é que em todos os casos as equipas têm muita 'nota', seja dólar, libra ou euro para gastar...
Elfyn Evans/Scott Martin (Toyota GR Yaris Rally1) passou pela liderança do rali no sábado após uma penalização de Tänak, mas quando estava sob pressão capotou na PE9, aterrou sobre as rodas, prosseguiu mas com imensos danos no carro. Regressou à assistência mas a equipa descobriu que o roll bar tinha sido danificado. Game Over! Começou bem, acabou mal.
Gus Greensmith/Jonas Andersson (Ford Puma Rally1) desistiu ainda em 'melhor' estilo.
Estavam a fazer uma boa prova, na luta pelo top 6, com Thierry Neuville, mas na PE10 deixou escorregar um pouco a traseira do Ford, entrou numa vala e capotou violentamente, destruindo mais um carro da M-Sport. Não houve consequências físicas, mas o troço teve que ser interrompido devido aos destroços espalhados na estrada.
Também Takamoto Katsuta/Aaron Johnston (Toyota GR Yaris Rally1) ficaram pelo caminho. Até esta prova, em todas as provas tinham terminado no top 10 mas isso terminou na Nova Zelândia, depois de ter saído violentamente de estrada na PE15. Eram quintos no sábado à tarde, antes do acidente.
Craig Breen/Paul Nagle (Ford Puma Rally1) terminaram em 19º da geral depois de regressarem no domingo, após mais um acidente. Eram terceiros na PE4, depois de terem liderado o rali na PE2 e PE3, mas na quarta saíram de estrada para um barranco, sem grandes danos na viatura, mas fora de prova. Foi o que bastou e foi também o quarto erro de Breen nos últimos cinco ralis.

KALLE ROVANPERÄ
"FOI UMA LONGA PAUSA DESDE QUE A FINLÂNDIA TEVE UM CAMPEÃO MUNDIAL"

Vinte anos depois de Marcus Gronholm a Finlândia volta a ter um Campeão do Mundo de Ralis. Kalle Rovanperä, com Jonne Halttunen a seu lado no Toyota GR Yaris Rally1, asseguraram o título a duas provas do fim com o piloto a tornar-se no mais jovem de sempre a chegar ao título: 22 anos e… um dia!
Foram precisas apenas três épocas no escalão principal do WRC para o conseguir: "A maior sensação neste momento é que é um grande alívio. Temos tido uma temporada tão boa, e depois alguns ralis difíceis, agora finalmente conseguimos concretizar. Um grande obrigado à equipa que construiu um carro tão rápido e fiável para esta temporada, o que significou que pudemos simplesmente apreciar a condução. Além disso, nos momentos mais difíceis, a equipa sempre acreditou em nós e apoiou-nos. Não penso muito na idade, mas ainda assim é especial sentir que conseguimos. Significa muito, ser campeão é o único objectivo que alguma vez tive neste desporto. Na verdade, eu estava um pouco mais nervoso na sexta-feira, mais do que estava hoje: Depois precisamos um grande esforço para nos mantermos na luta, mas finalmente pudemos simplesmente desfrutar", começou por dizer Rovanpera, que acabou com o hiato finlandês sem títulos no WRC: "Estou muito feliz por ter conseguido acabar com isso. Foi uma longa pausa desde que a Finlândia teve um campeão mundial. Estou realmente orgulhoso da equipa, de mim próprio e, claro, do Jonne", disse o piloto que confessou que estava mais nervoso no arranque do rali do que no final: "fiquei surpreendido de manhã, não estava nada nervoso, apenas na linha de partida da Power Stage me senti um pouco tenso, apenas queria começar e fazer o meu trabalho", disse.
Rovanpera faz história como o mais jovem campeão do WRC e na Finlândia parece haver um verdadeiro ressurgimento da base de adeptos finlandeses: "Isso significa muito. Há um enorme apoio de todos os fãs finlandeses e tem sido bom ver que o desporto está novamente a ganhar mais atração, especialmente com os mais jovens, o que é bastante importante para conseguir novos adeptos para o desporto. É realmente agradável de ver."

JARI-MATTI LATVALA
"VI O KALLE NERVOSO, E APERCEBI-ME QUE TALVEZ ELE SEJA HUMANO…"

Como se pode calcular, Jari-Matti Latvala, chefe da Equipa Toyota, está nas nuvens com o título de campeão da sua dupla, também porque é finlandês e vê o seu pupilo conseguir aquilo que ele próprio não foi capaz: "Agora a pressão do campeonato está fora dos seus ombros, embora eles não o demonstrem. Na quinta-feira pude ver uma cara nervosa do lado do Kalle e aperceber-me que talvez ele seja humano. Mas ele é incrível, 22 anos de idade e chega ao título. Conseguiu tanto em tão tenra idade."
"Estou muito feliz pela equipa e pela Finlândia, os adeptos, tem sido algo fantástico. Já se passaram 20 anos desde o último campeão finlandês, pelo que isto irá certamente impulsionar os ralis na Finlândia", começou por dizer Latvala. Agora que o título de piloto e navegador está concretizado, agora é a vez dos Construtores: "Agora o campeonato de Construtores é o mais importante para a Toyota. Os rapazes fizeram um grande trabalho para conseguir a 'dobradinha', o que é muito importante para o campeonato. Esperemos consegui-lo em Espanha. A Hyundai fez grandes progressos e as coisas estão cada vez mais equilibradas, pelo que esperamos poder consegui-lo este ano, uma vez que no próximo ano será muito difícil", disse.

JONNE HALTTUNEN
O 'OUTRO LADO' DO TÍTULO

Jonne Halttunen é também campeão. Como se pode calcular, e depois de ter dito de manhã que ser campeão "significaria o mundo", agora que o concretizou: "a sensação é muito difícil de descrever, é algo com que nunca poderia sonhar há alguns anos. É tão bom fazer este trabalho com o Kalle. Para além de ser um bom piloto, é uma boa pessoa, por isso é muito agradável", começou por dizer. Quanto aos nervos: "É como disse Kalle, ambos nos sentimos bastante relaxados, mas também tivemos de nos concentrar e focarmo-nos no que tínhamos que fazer", disse Halttunen, que escolheu o 'momento' do ano: "Bater o Tänak, na Power Stage do Rali da Croácia, foi fantástico…"

HAYDEN PADDON VENCE, KAJETAN KAJETANOWICZ 'FATURA' NO WRC2

Hayden Paddon (Hyundai i20 N Rally2) venceu o WRC2, dominando por completo a prova enquanto Kajto Kajetanowicz foi segundo, um bom resultado que o coloca ainda mais 'dentro' na corrida pelo título. Já se esperava que Paddon não desse quaisquer hipóteses aos seus adversários no WRC2, e assim foi, terminando na sexta posição da geral com um Rally2, o que se justifica dado o número de abandonos.
O 'kiwi' liderou do início ao fim, terminando 2m33.1s à frente de Kajetan Kajetanowicz (Skoda Fabia Rally2), com o polaco contente pelos 20 pontos nesta sua aventura pela Nova Zelândia já que isso lhe permite subir ao segundo lugar na classificação do WRC2, atrás de Andreas Mikkelsen: "Isto é tudo o que nós queríamos", começou por dizer Paddon. "Era o que esperavam de nós e o que eu esperava. Quando se tem uma pequena liderança no primeiro dia, isso pressiona-nos a não cometer erros, pelo que apenas tentámos manter o carro na estrada". O que conseguiu na perfeição, refira-se.
A fechar o pódio ficou um piloto muito mais habituado às corridas de circuitos, Shane Van Gisbergen. O bicampeão dos Supercar fez a sua estreia no WRC e precisou de pouco tempo para se adaptar ao Fabia, pressionando Kajetanowicz até que um furo no troço final de sábado terminou com o 'ataque', concluindo o rali a 52s do segundo lugar.
O campeão australiano, Harry Bates (Skoda Fabia Rally2 evo), foi quarto depois de ter demorado algum tempo a adaptar-se às mudanças nas condições dos pisos. A fechar o top 5 ficou o piloto do Citroën C3 Rally2, Armin Kremer, que subiu ao topo da classificação da WRC2 Masters Cup, com uma vitória de classe.
Para Hayden Paddon, vencedor: "Muito bem. Temos algumas coisas a assinalar na lista, o Campeonato da Nova Zelândia, o título de Fabricantes para a Hyundai NZ e a vitória no WRC2. Cada dia tínhamos algo a ganhar e é bom quando se chega ao fim. Não foi um rali simples, era muito fácil cometer um erro. Se fosse um rali seco, teria sido mais direto para todos, mas condições complicadas é o que nos agrada", disse.

Quanto a Kajetan Kajetanowicz: "Foi um fim de semana muito bem sucedido para nós! Do outro lado do mundo, trouxemos pontos muito importantes. Foi uma fantástica aventura e também o maior desafio logístico de toda a minha carreira. Senti uma enorme pressão mas tudo funcionou bem, agora Espanha, estamos na caça ao título", disse Kajto Kajetanowicz.
Quanto a Shane van Gisbergen: "O resultado é apenas um bónus. O fim de semana inteiro foi bastante épico. O tempo tornou-o bastante difícil, mas foi tudo uma questão de aprender e melhorar", disse. Agora vem aí Bathurst, no próximo fim de semana.

SÉBASTIEN OGIER "AOS 22 ANOS, EU AINDA NÃO ME TINHA SENTADO NUM CARRO DE RALI..."

Sébastien Ogier/Benjamin Veillas (Toyota GR Yaris Rally1) foram segundos, e na sua quarta prova do ano repetiram o segundo lugar de... Monte Carlo. Contudo, para o francês, a sua presença neste rali funcionou como uma espécie de passagem de testemunho: "Sinto-me feliz por estar aqui, e testemunhar este momento e fazer parte dele é bom, e desempenhar um papel para a equipa, tudo isso foi muito bom."
"Estou feliz com o meu regresso após três meses, o resultado não foi mau para um rali que foi muito desafiante e bastante rápido. Para além disso, foi muito divertido e agradável estar aqui para ver este jovem a fazer mais uma vez uma atuação espantosa e provar que merece este título", começou por dizer Ogier, que tem umas palavras para Kalle Rovanpera: "Antes de mais, ele está muito à frente face a qualquer um. Aos 22 anos, eu ainda não me tinha sentado num carro de rali e ele é campeão. São coisas um pouco diferentes. Obviamente, ele deve manter-se calmo, relaxado e com os pés no chão, e não acho que tenha sido demasiado fácil. Claro que teve uma boa equipa à sua volta porque ganhamos e perdemos juntos e a Toyota Gazoo Racing é também uma grande parte do seu sucesso. Se os parâmetros aí permanecerem, o seu futuro parece muito brilhante...", disse.

OTT TÄNAK "NÃO TIVEMOS RITMO PARA ESTAR NA LUTA"

Ott Tänak/Martin Järveoja (Hyundai i20 N Rally1) foram terceiros, num fim de semana em que a Hyundai não esteve ao nível da Toyota, mostrando que há ainda trabalho a fazer, apesar do nível já ser bem diferente da primeira metade do ano: "Foi um fim de semana desafiante e desde a manhã de sábado que não tivemos ritmo para estar na luta com o Kalle e o Seb. Eles estavam mesmo a voar. Fizemos tudo o que podíamos.
Tivemos novamente alguns problemas de transmissão no sábado e como já tivemos na Grécia, queria chegar ao fim. Tivemos de o gerir o melhor possível para não perdermos muito", começou por dizer. Agora resta à Hyundai tentar passar a Toyota nos Construtores, o que não vai ser nada fácil: "Imagino que a Espanha e o Japão serão muito diferentes, Espanha é o primeiro rali de asfalto 'normal' e neste carro e será interessante ver onde estamos em termos de desempenho. Japão pode ser como a Catalunha...

WRC 2023 COM GRANDES SURPRESAS: DOIS RALIS COMPLETAMENTE NOVOS

Ainda falta a confirmação oficial, mas o calendário 2023 do WRC está maioritariamente delineado, havendo ainda uma dúvida ou outra, isto para lá de faltarem as confirmações oficiais. A competição deve voltar a não contar com o Rali da Argentina, apesar da firme intenção que os seus organizadores têm de regressar, mas vai contar com um rali completamente novo, que nem sequer ainda tem nome: chamemos-lhe o Rali da Europa Central, que vai juntar três países, Alemanha, República Checa e Áustria. Depois da Argentina ter 'perdido' a prova devido à pandemia de Covid-19, terá sido o Chile a levar a melhor, pois só uma das duas, Chile ou Argentina, tinha lugar no calendário.
Há muito se sabe que o promotor do campeonato quer oito ralis na Europa e seis fora dela, era praticamente certo que se iria recuperar um evento na América do Sul, e também um novo evento no Médio Oriente. Mas ainda assim, há uma surpresa nesta 'partição'...
Não são seis provas fora da Europa, mas sim cinco... Assim, o WRC 2023 deve arrancar com o Monte Carlo, Suécia e Croácia, segue-se o México, em março, a Croácia (abril), Portugal (maio), Itália (junho), Safari/Quénia (junho), Estónia (julho), Finlândia (agosto), o regresso do Chile (setembro), Grécia (setembro), Europa Central (outubro), Japão (novembro) e Arábia Saudita (dezembro).
Faltava encaixar uma prova fora da Europa. Pensava-se ser a Nova Zelândia, mas fica de fora em 2023, já que, segundo se sabe, o Promotor do WRC pretende usar o sistema de rotatividade de eventos. Por isso, o Rally da Nova Zelândia não deverá fazer parte do calendário do WRC 2023, embora os organizadores tenham em vista um regresso em 2024 pois não se importam de realizar eventos de dois em dois, ou de três em três anos.
Pensou-se na probabilidade de ser a Austrália a regressar, ou então o Promotor reservava alguma surpresa. E foi exatamente isto que sucedeu com o Rali da Europa Central...
O novo calendário do Campeonato do Mundo será anunciado antes da próxima reunião do Conselho Mundial da FIA, a 19 de outubro.

HYUNDAI PODE TER QUATRO RALLY1 EM 2023

Tal como sucede com a Toyota, a Hyundai pode passar a ter quatro carros no WRC 2023. Como se sabe, a Hyundai tem tido como pilotos fixos, Ott Tanak e Thierry Neuville, com Dani Sordo e Oliver Solberg a alternarem no terceiro Hyundai i20 N Rally1, mas o Diretor interino da Hyundai, Julien Moncet, revelou que gostaria que a Hyundai tivesse quatro carros no próximo ano: "Temos tido uma boa combinação de experiência e fiabilidade, além de jovens talentos. O Dani trouxe bons pontos e é muito importante para a equipa. Um dos maiores problemas nos ralis a este nível é que a próxima geração de pilotos deve correr desde cedo para ganhar experiência e eu gostaria de ter pilotos desses dois perfis, talvez no terceiro e quarto carro", disse Moncet. A ideia, tal como sucedeu como Takamoto Katsuta na Toyota, é que os jovens evoluam sem pressão de ter que obter resultados e com isso ganhem experiência.

RALI DA EUROPA CENTRAL QUASE CERTO NO WRC 2023

Numa forte mudança de direção, afinal, o Rali da Alemanha (ou da Europa Central, não tem ainda nome definido) vai regressar ao WRC 2023. Os alemães vão levar o rali para a Baviera, República Checa e Áustria. Praga, Salzburgo, Munique e Nuremberga são tudo cidades que estão a menos de 200 Km desta zona e essa é a ideia dos alemães, ter muito mais público. Portanto, e aproveitando o facto de Espanha ter recuado este ano, desce ao Europeu de Ralis, e tal como Portugal teve este ano, vai ter duas provas no ERC 2023. Há muito que se pensava que o ADAC já não estava interessado em acolher uma ronda do WRC, mas ao juntarem forças com a Áustria e República Checa, o dinheiro apareceu e foi apresentado um plano para um novo rali na Europa Central. Ao que parece está mesmo muito avançado o plano para o formato da prova: começa em Praga e depois de troços na República Checa, passa pelo sul da Baviera e Áustria no sábado e domingo.

MAIS ACIDENTES PARA A M-SPORT

Mais um fim de semana terrível para a M-Sport, com os seus dois carros a terminar fora de estrada e um deles, o de Gus Greensmith, muito danificado.
Gus Greensmith/Jonas Andersson (Ford Puma Rally1) estavam na luta pelo top 5, mas capotaram violentamente, destruindo o carro. Craig Breen/Paul Nagle (Ford Puma Rally1) terminaram em 19º da geral depois de regressarem no domingo, após mais um acidente.
No caso do irlandês os 'azares' não param de lhe acontecer, e os níveis de paciência da equipa podem estar prestes a esgotar. Desta feita, Breen saiu de estrada para um barranco, ficando impossibilitado de recolocar o carro na estrada, ainda que sem grandes danos na viatura. Curiosamente, saiu na mesma curva do Rali da Nova Zelândia em que Colin McRae foi apanhado há 20 anos. Era terceiro da geral depois de ter liderado o rali.
Foi o quarto erro de Breen nos últimos cinco ralis. Richard Millener, Chefe de Equipa, mostrou-se 'surpreendido' e também muito politicamente correto, dizendo somente que "não esperava..."

AKIO TOYODA, E OS DONUTS DE ROVANPERA

Akio Toyoda (Fundador da Equipa Toyota Gazoo Racing) é naturalmente uma pessoa muito feliz, ele que adora ralis e vê agora o seu mais jovem pupilo a fazer história no WRC, algo que provavelmente se vai continuar a falar daqui a muitos e bons anos. "Gostaria de felicitar Kalle Rovanperä por três coisas. Em primeiro lugar, parabéns pelo 22º aniversário! Em segundo lugar, parabéns pela vitória no Rally da Nova Zelândia! E, em terceiro lugar, parabéns por se ter tornado campeão de pilotos para 2022! Com dois eventos ainda pela frente, é fantástico ganhar o Mundial de Ralis com seis vitórias em 11 eventos, até agora.
Um jornalista perguntou-me no outro dia porque é que Kalle é tão forte, e a minha resposta imediata foi "porque ele adora donuts". Penso que essas palavras surgiram porque me lembro muito bem que Kalle fez donuts durante uma das Power Stage, e acredito que ele é forte porque adora pilotar. Agradeço-lhe realmente por conduzir e apreciar o GR Yaris Rally1 e por se tornar campeão mundial. Espero que possamos celebrar algures e desfrutar de donuts juntos."

RICHARD MILLENER "ESTES ACIDENTES SÃO MUITO CAROS"

Craig Breen e Greensmith voltaram a sair de estrada, e este último terá mesmo destruído o seu carro, com a equipa a duvidar se o chassis tem conserto. O Chefe da equipa, Richard Millener, está naturalmente desapontado: "Este é um período difícil para nós. Tentamos ser o mais positivos possível, sabemos que temos um bom carro, mas não temos sucessos", disse Millener no WRC All Live: "Entendo que os pilotos querem mostrar a sua velocidade e ter sucesso, mas infelizmente não conseguimos resultados e isso é frustrante. Temos tido muitos acidentes esta temporada e isso é difícil para nós, e estes acidentes são muito caros", disse.

COMO VI O RALI

JOSÉ LUÍS ABREU

A Ilha Norte da Nova Zelândia parece ter sido esculpida pelos Deuses dos Ralis. Na história do WRC, as provas que têm feito parte do calendário, todas elas, umas mais do que outras, sempre proporcionaram grandes palcos para os melhores pilotos do mundo das provas de estrada fazerem o que melhor sabem, mas a Nova Zelândia tem na grande maioria do seu percurso estradas que outros eventos só em 'sonhos' conseguem ter.
São absolutamente fantásticos os troços, as paisagens, e a juntar a tudo isto, para os pilotos, guiar naquelas estradas é a cereja no topo do bolo.
A PowerStage do evento, Jacks Ridge, foi criada do 'nada' por Andrew Hawkeswood, o proprietário das terras, amante dos ralis e 'criador' do troço. Agarrou nas suas máquinas e 'desbravou' caminhos, para juntar aos que já existiam naturalmente, criando um troço que convidamos a ver no Youtube para perceber melhor o espetáculo que foi.
Se este tipo de paixão pela forma como se fazem as coisas nos ralis se estenderem a todos os outros ralis, o futuro do WRC a este nível está garantido...
O problema é que, passe a redundância, o 'problema' do WRC não são os troços e os ralis, é quase tudo o resto...

CLASSIFICAÇÕES

RALI DA NOVA ZELÂNDIA

11 DE 13

303.30 KM DISTÂNCIA | **279.80 KM** 17 TROÇOS | 1.º DIA 2.º DIA 3.º DIA

PROVA

		CARRO	TEMPO/DIF.
1	ROVANPERÄ KALLE - HALTTUNEN JONNE	TOYOTA GR YARIS RALLY1	2:48:01.4
2	OGIER SÉBASTIEN - VEILLAS BENJAMIN	TOYOTA GR YARIS RALLY1	+34.6
3	TÄNAK OTT - JÄRVEOJA MARTIN	HYUNDAI I20 N RALLY1	+48.5
4	NEUVILLE THIERRY - WYDAEGHE MARTIJN	HYUNDAI I20 N RALLY1	+1:58.8
5	SOLBERG OLIVER - EDMONDSON ELLIOTT	HYUNDAI I20 N RALLY1	+3:55.3
6	PADDON HAYDEN - KENNARD JOHN	HYUNDAI I20 N RALLY2	+10:03.7
7	BERTELLI LORENZO - GRANAI LORENZO	FORD PUMA RALLY1	+10:39.0
8	KAJETANOWICZ KAJETAN - SZCZEPANIAK MACIEJ	ŠKODA FABIA RALLY2 EVO	+12:36.8
9	VAN GISBERGEN SHANE - WESTON GLEN	ŠKODA FABIA R5	+13:28.8
10	BATES HARRY - MCCARTHY JOHN	ŠKODA FABIA RALLY2 EVO	+16:51.6
19	BREEN CRAIG - NAGLE PAUL	FORD PUMA RALLY1	+38:59.4

ABANDONOS

	PE	CAUSA
T. KATSUTA	PE12	ACIDENTE
E. EVANS	PE11	ROLL BAR DANIFICADO
G. GREENSMITH	PE10	ACIDENTE

LÍDERES

	PE
O. TANAK	PE1
C. BREEN	PE2-3
O. TANAK	PE4
S. OGIER	PE5-6
O. TANAK	PE7
E. EVANS	PE8
K. ROVANPERA	PE9-17

VENCEDORES DE PE

K. ROVANPERÄ	6
O. TÄNAK OTT	4
C. BREEN	3
S. OGIER	2
G. GREENSMITH	1
E. EVANS	1

PILOTOS

		Monte Carlo 1	Suécia 2	Croácia 3	Portugal 4	Italia 5	Quénia 6	Estonia 7	Finlândia 8	Bélgica 9	Grécia 10	Nova Zelândia 11	Espanha 12	Japão 13	TOTAL
1	K. ROVANPERÄ	12+5	25+4	25+5	25+5	10+4	25	25+5	18+5	0+5	0+4	25+5			237
2	O. TÄNAK	-	0+5	18+4	8+2	25	-	15	25+2	25+2	18+5	15+4			173
3	T. NEUVILLE	8+3	18+3	15	10+3	0+5	10+5	12	10+1	0+3	25	12+1			144
4	E. EVANS	0+4	-	10+3	18+1	0+3	18	18+4	12+3	18+4	-	-			116
5	T. KATSUTA	4	12+2	8	12	8+1	15	10+1	8	10+1	8	-			100
6	C. BREEN	15	0+1	12+2	4	18	8	0	0+4	0	10+3	0			77
7	E. LAPPI	-	15	0	-	0+2	-	8+2	15	15	0+1	-			58
8	S. OGIER	18+1	-	-	0	-	12+3	-	-	-	-	18+3			55
9	D. SORDO	-	-	-	15+4	15	-	-	-	-	15	-			49
10	G. GREENSMITH	10	10	0	0	6	0+2	-	6	0	0+2	-			36
11	S. LOEB	25+2	-	-	-	-	4+4	-	-	-	-	-			35
12	O. SOLBERG	-	8	-	-	-	1	0	-	12	-	10+2			33
13	P. LOUBET	-	-	0	6	12	-	-	-	-	12	-			30
14	A. MIKKELSEN	6	6	-	-	-	-	4+3	-	6	-	-			25
19	A. FOURMAUX	-	-	-	2	-	0+1	6	0	-	-	-			9

MARCAS

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOTAL
1	TOYOTA GAZOO R WRT	39	44	43	49	25	46	52	41	42	23	51			455
2	HYUNDAI	13	34	37	32	45	23	27	40	42	48	33			374
3	M-SPORT FORD	42	17	20	14	26	23	14	18	14	26	10			224
4	TOYOTA GAZOO R NG	8	14	8	12	11	15	11	10	11	12	-			112

WRC2

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	TOTAL
1	NORA. MIKKELSEN	25+1	25	-	-	-	-	25+3	-	18+3	6+3	-			109
2	POLK. KAJETANOWICZ	-	-	18	18+2	-	25+3	10	-	-	-	18+2			96
3	FINE. LINDHOLM	-	0+3	15+3	-	-	-	15+1	25+2	-	25	-			89
4	FRAY. ROSSEL	8+3	-	25	25	0+2	-	-	-	15+2	-	-			80
5	ANAN. GRYAZIN	15	-	12	-	25	-	-	-	-	18	-			70

CPR

CAMPEONATO DE PORTUGAL DE RALIS

RALLYE VIDREIRO CENTRO DE PORTUGAL- MARINHA GRANDE

FECHAR O ANO EM BELEZA

Realiza-se no próximo fim de semana o Rallye Vidreiro Centro de Portugal/Marinha Grande. O título principal está decidido, mas todos vão querer fechar o ano a vencer, e para lá do CPR há ainda a Toyota Gazoo Racing Iberian Cup, FPAK Júnior Team, os Clássicos, Júnior, Portugal GT e Campeonato Promo de Ralis. Muito e bom para ver...

José Luís Abreu
jabreu@autosport.pt
FOTOS *ZOOM MotorSport/AIFA/Go Agency*

A decisão principal já se conhece desde o Rali da Água, Armindo Araújo é o 'velho' novo Campeão de Portugal de Ralis, mas a última ronda do Campeonato de Portugal de Ralis, o Rallye Vidreiro Centro de Portugal Marinha Grande, tem ainda muito para oferecer em termos competitivos. A prova organizada pelo Clube Automóvel da Marinha Grande vai para a estrada nos dias 7 e 8 de outubro, conta com um novo figurino e com o regresso da Super Especial à cidade da Marinha Grande.

No CPR, as contas estão fechadas no que ao primeiro lugar diz respeito, mas a luta pelo pódio do CPR estão ao rubro: José Pedro Fontes, Miguel Correia e Bruno Magalhães vão lutar pelas posições logo a seguir a Armindo Araújo, e Ricardo Teodósio, que já venceu esta prova, quer dar espetáculo e voltar a vencer:

Esperam-se lutas em vários quadrantes e começando pelo CPR, José Pedro Fontes parte para a prova dois pontos na frente de Miguel Correia, mas as contas parecem mais favoráveis ao piloto do Skoda pois tem para 'atirar fora' um ponto do mau resultado que fez no Alto Tâmega, enquanto Fontes foi mais regular e tem como pior resultado o quinto lugar nos Açores. Atira fora 12 pontos e Miguel Correia apenas um. Portanto, tudo depende do que fi erem na Marinha Grande.

Já Bruno Magalhães soma tudo o que obtiver, porque já desistiu duas vezes. Nas Duas Rodas Motrizes, Ernesto Cunha também já é Campeão, fruto essencialmente da muita regularidade de resultados que teve: quatro vitórias e dois segundos lugares. A Ricardo Sousa, o abandono no Rali de Portugal e os problemas mecânicos no Rali da Água 'tramaram-no'.

Para Ferdinando Barros, Presidente do Clube Automóvel Marinha Grande: "Enquanto Presidente do Clube Automóvel da Marinha Grande é para mim um grande orgulho dirigir esta mensagem a todos os marinhenses e apaixonados pelos ralis. Organizar um rali desta dimensão é uma tarefa árdua e fruto do trabalho dos membros da Comissão Desportiva e da Direção, bem como de muitos voluntários, que muitos meses antes asseguram todos os preparativos para que, ano após ano, a prova chegue a bom porto. Sem todas essas pessoas e entidades não seria possível levar para a estrada este rali que, para mim, e sem falsa modéstia, é o melhor rali do Campeonato de Portugal de Ralis. Um bom rali para todos, em segurança."

Para Aurélio Ferreira, Presidente da Câmara Municipal da Marinha Grande: "A Marinha Grande orgulha-se de acolher mais uma edição do Rallye Vidreiro. Numa organização meritória assegurada pelo Clube Automóvel da Marinha Grande, reconhecemos a sua importância na projeção do concelho a nível nacional e internacional. Estamos perante um desporto motorizado que potencia o turismo e a economia da região, pelo número de pilotos, equipas e adeptos que atrai. Sendo 2022 o Ano Internacional do Vidro, a Câmara Municipal associa ao Rallye um evento cultural como o 'Glass Festival', cuja programação é dirigida às famílias e pretende reforçar a importância da indústria vidreira na história e economia do concelho. Queremos, por isso, envolver a população e os visitantes numa festa do desporto e da cultura. Sejam-vindos à Marinha Grande, a capital do vidro e a cidade do Rallye Vidreiro!" A

Armindo Araújo
powered by Galp

RALLYE VIDREIRO 22
CENTRO DE PORTUGAL MARINHA GRANDE

SEXTA-FEIRA

08H30	FREE PRACTICE
10H00	QUALIFYING STAGE
11H00	SHAKEDOWN
13H30	ESCOLHA ORDEM DE PARTIDA
16H30	PEC 1 – S. PEDRO MOEL 1
20H00	PEC 2 – SUPER-ESPECIAL

SÁBADO

09H00	PEC3 – MAÇAS D. MARIA 1
09H40	PEC4 – ALVAIÁZERE 1
11H00	PEC5 – MAÇAS D. MARIA 2
11H40	PEC6 – ALVAIÁZERE 2
14H55	PEC7 – S. PEDRO MOEL 2
15H35	PEC8 – AMOR
17H00	PEC9 – S. PEDRO MOEL 3
18H00	PÓDIO FINAL

Mapa Geral

Armindo Araújo
powered by Galp

TOYOTA GAZOO RACING IBERIAN CUP TUDO EM ABERTO

A Toyota Gazoo Racing Iberian Cup tem no Rali Vidreiro-Marinha Grande a sua sexta prova da época. Disputadas cinco das oito provas, a competição continua a ter liderança portuguesa, ainda que de acordo com as regras da competição, os concorrentes vão ter que 'deitar fora' um resultado dos seus ralis em Espanha e em Portugal, um de cada, e só aí se pode fazer as contas. No fim do ano a participação no Madrid RallyShow é obrigatória, mas as equipas não somam pontos nessa prova.
Ricardo Costa tem sido o piloto mais regular, das cinco provas o seu pior resultado foi nesta última prova em Espanha, um quarto lugar.
Miguel Campos abandonou na prova de Léon, e teve agora problemas nas Astúrias, ainda assim é segundo, três pontos na frente de Fran Cima, cinco face a Daniel Berdomás. Para pontuar há ainda duas provas em Portugal e uma em Espanha, pelo que o conhecimento dos 'veteranos' portugueses pode ser decisivo, face aos melhores pilotos espanhóis. Vamos ver como corre o Vidreiro para as 'cores' lusas, que para já estão bastante bem posicionadas, e têm ainda duas provas em solo nacional.

FPAK JÚNIOR TEAM RAFAEL CUNHA BEM LANÇADO

No FPAK Júnior Team, com dois triunfos e um segundo lugar, Rafael Cunha/Gonçalo Cunha (Kia Picanto GT/Racing 4 You) lideram destacados a competição 22 pontos na frente de Gonçalo Henriques/António Santos (Kia Picanto GT/Domingos Sport) que desistiram em Castelo Branco, foram 2º no alto Tâmega e venceram no Constálica Rallye Vouzela e Viseu. José Maria Bastos/António Pereira (Kia Picanto GT/ The Racing Factory) são terceiros depois de dois pódios e um quarto lugar, José Quintas/Jorge Manuel Carvalho (Kia Picanto GT/BeFast MotorSport) são quartos, na frente de Danny Carreira/Bruno Abreu (Kia Picanto GT/ PT Racing) têm sido azarados e cometidos erros, pelo que não estão na classificação que se justificava pela sua rapidez. Mariana Machado/Pedro Dias da Silva (Kia Picanto GT/Sports & You) estão a aprender o que são os ralis e para já contam com dois abandonos e um sexto lugar.

CAMPEONATO PORTUGAL CLÁSSICOS DE RALIS/ JÚNIOR OITO E 80!

Estas duas competições são o oito e oitenta! E não falamos de idades. Enquanto nos Clássicos os plantéis que vão surgindo nas provas deixam perceber que 'andam por aí' muitos e bons carros prontos a dar espetáculo, a competição que devia ser a base para fornecer pilotos, pilotos praticamente não existem, salvo duas raríssimas exceções.
Nos Clássicos, Luís Mota e Nuno Mateus travam um bom duelo, três vitórias para o primeiro, duas para Mateus, tudo se vai decidir entre ambos, numa disputa que tem sido muito interessante nas seis provas já realizadas. Nesta competição pontuam ainda Cipriano Antunes, Luís Fonseca e José Merceano.
O Campeonato Júnior é muito pobre, só tem dois concorrentes, Gonçalo Fernandes e Rafael Marques. Esta era a competição onde deviam estar muitos jovens a despontar, mas infelizmente são apenas dois a lutar para construir uma carreira nos ralis.

CAMPEONATO DE PORTUGAL GT RALIS PODIA SER UM GRAND TOUR...MAS NÃO É!

O Campeonato de Portugal de GT não tinha, até ao mesmo em que fechamos esta edição do Autosport, concorrentes inscritos, embora e aqui e ali em algumas provas, como o Rali de Lisboa e o Constálica Rallye Vouzela e Viseu os GT apareceram em bom número. É uma pena, pois há vários carros destes em Portugal, que, todos juntos dariam uma boa competição, mas pelos vistos as regras postas em prática pela FPAK não são do agrado desses concorrentes, que deixaram o Campeonato ao abandono. No Rali Vidreiro-Marinha Grande 2022, Paulo e Décio Carvalheiro vão marcar presença com o seu Porsche, uma presença meritória, mas é muito pouco face ao que devia existir. De resto, a lista de inscritos geral do rali é muito interessante, que conta com o maior número total de participantes em provas do CPR, mais de 30 inscritos no Promo e com a segunda maior lista de inscritos numa prova pertencente ao CPR em 2022, logo depois dos 90 inscritos no Rally de Portugal.

CAMPEONATO PROMO DE RALIS MUITOS, MAS SEM OS 'MELHORES'...

O competitivo Campeonato Promo de Ralis vai ter no Vidreiro uma das melhores listas de inscritos do ano, 30 inscritos, mas pelas razões que já todos conhecem, as provas da competição que se realizam juntamente com o Campeonato de Portugal de Ralis, não contam com os principais protagonistas do campeonato.
Tem existido uma boa luta entre Fernando Teotónio, que lidera a competição, e Adruzilo Lopes, que está dois pontos mais atrás. Ambos disputaram apenas quatro das sete provas até aqui realizadas, fruto do já referido 'boicote', em que existem diversos pilotos que se recusam a participar nas provas concomitantes com o CPR, pelo que mais uma vez, sendo esta uma prova do CPR, não vai ter os concorrentes que lutam pelo título dos Promo.

Armindo Araújo powered by Galp

REFORÇO DA APOSTA NO STREAMING

O Clube Automóvel da Marinha Grande volta a apostar no streaming na última prova do Campeonato de Portugal de Ralis. Diana Pereira e José António Marques voltam a levar o rali à casa dos portugueses, numa transmissão ainda mais alargada que a de 2021 e para a qual ainda serão reveladas, atempadamente, algumas surpresas. A transmissão pode ser acompanhada através do Facebook da prova em www.facebook.com/ralividreiro e a organização promete estar em todos os locais, falar com os intervenientes e mostrar a ação em troço. Para além da cobertura televisiva, o rali contará com uma cobertura através da Rádio Rali com o apoio da Rádio Clube Marinhense onde será possível ouvir os intervenientes e alguns convidados ao longo do dia (www.rcm.com.pt e 96.0FM).

ARMINDO ARAÚJO "TERMINAR O ANO DA MELHOR FORMA"

Armindo Araújo chega à Marinha Grande com o título no bolso, o seu terceiro em cinco anos, e vai para esta prova, sem pressões, mas para vencer: "O Rallye Vidreiro encerra, este ano, mais uma temporada do Campeonato de Portugal de Ralis e confesso que, sendo uma das minhas provas preferidas em termos nacionais, é o rali ideal para terminar mais um ano de competição. Uma época que foi, sem dúvida, umas das melhores dos últimos anos. Conseguimos já assegurar o título absoluto ao terminarmos todos os ralis no pódio e depois de termos vencido em pisos de terra e asfalto. Foram, até aqui, sete provas muito bem conseguidas por toda a equipa e esperamos terminar o ano da melhor forma. Por isso, neste rali, vamos obviamente lutar pela vitória. É sempre essa a nossa forma de encarar todas as provas e aqui não será exceção. Acima de tudo vamos desfrutar das excelentes especiais que caracterizam esta prova e aproveitar para festejar, na estrada, o facto de sermos já campeões."

ERNESTO CUNHA "FAZER A FESTA NESTE RALI FANTÁSTICO"

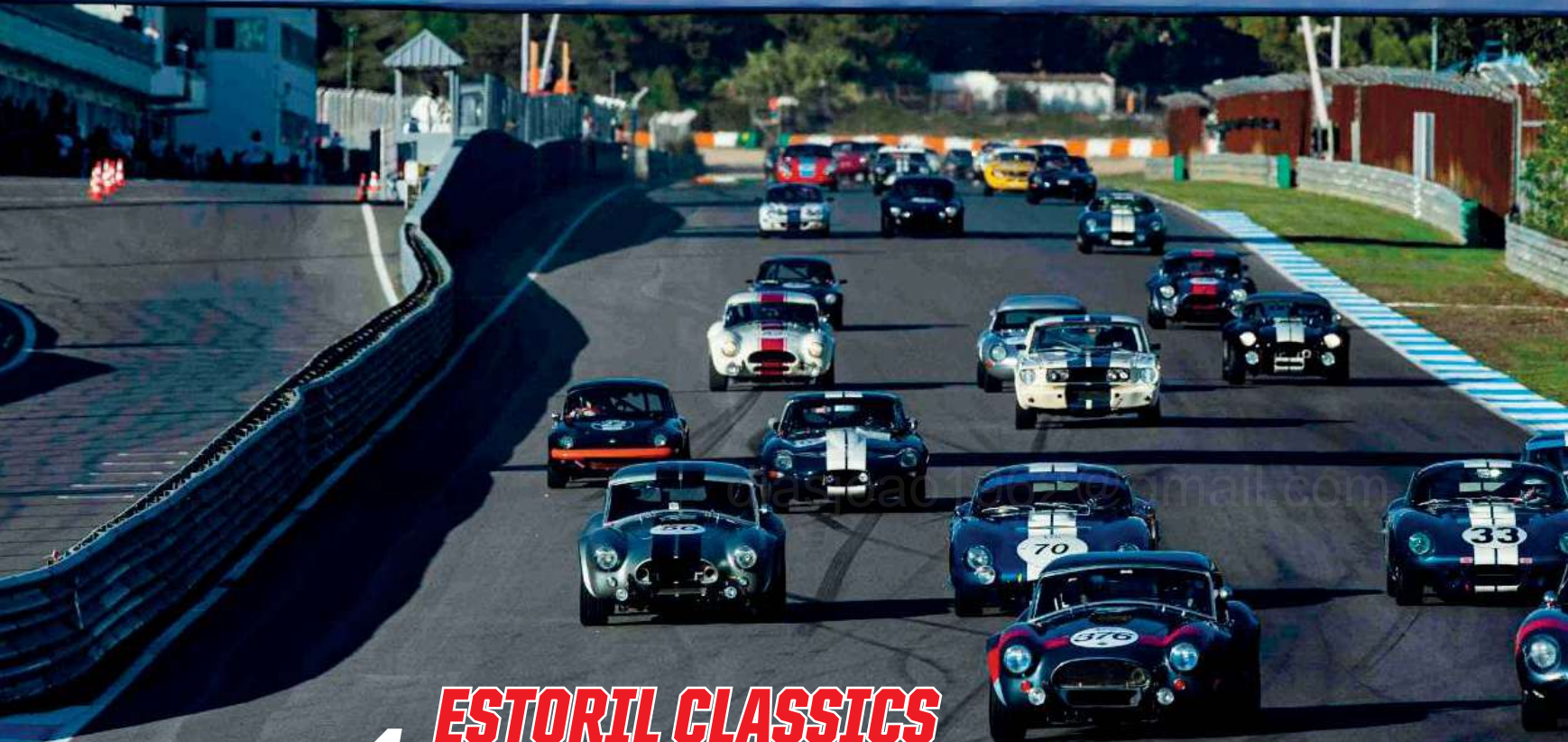
Ernesto Cunha assegurou no Rali da Água o título de Campeão Nacional de Ralis 2RM 2022. Sendo piloto da 'casa' nesta prova, vai festejar junto dos seus: "Para este temporada de 2022 tínhamos traçado o objetivo de ser Campeões Nacionais 2RM e queríamos, quando iniciamos a época, que isso se concretizasse no Rallye Vidreiro Centro de Portugal/Marinha Grande, o rali da minha terra. Estamos naturalmente muito felizes pois todos os nossos objetivos estão perfeitamente alcançados e também por podermos concretizar o desejo inicial de fazer a festa neste rali fantástico e bem organizado pelo Clube Automóvel da Marinha Grande, onde vamos dar o melhor para ganhar a prova e proporcionar um bom espetáculo ao público da Marinha Grande e a todos os que visitarem esta cidade fantástica."

RALLYE VIDREIRO CENTRO DE PORTUGAL/MARINHA GRANDE ESTRUTURA DA PROVA

A prova terá como centro nevrálgico a zona desportiva da cidade 'Capital do Vidro'. Desportivamente, mantém o seu figurino original, com as míticas estradas da mata a serem o ponto alto do rali que, este ano, se deslocará também a Alvaiázere para usufruir dos troços que aquela região proporciona.
No dia 7 de Outubro, depois dos treinos livres, qualificação e shakedown, a prova tem início nas estrada da Mata com a realização da primeira passagem pelo troço de São Pedro de Moel, ao qual se segue o regresso da Super-Especial, este ano com um novo figurino e disputada bem junto ao Parque de Assistência, localizado, como habitualmente, no Estádio Municipal da Marinha Grande.
Já no sábado, o dia arranca bem cedo, com os pilotos a viajarem até ao norte do distrito de

Leiria para disputar uma dupla passagem pelos troços de Maças D. Maria, e Alvaiázere, local onde o Clube Automóvel da Marinha Grande realizou este ano uma prova do Campeonato Start de Ralis e que deu garantias de qualidade para esta última ronda do CPR. De tarde, o rali regressa ao seu 'habitat' natural, São Pedro de Moel, para a primeira de duas passagens pelo troço da Mata, à qual se segue uma visita ao concelho de Leiria, para a disputa do troço de Amor.
O rali termina com a realização da Power Stage, no mítico troço de São Pedro de Moel, local onde será conhecido o vencedor da edição 2022 do Rallye Vidreiro Centro de Portugal - Marinha Grande.

Armindo Araújo
powered by Galp

Circuito Estor

ESTORIL CLASSICS

A MÁQUINA DO TEMPO REGRESSA A PORTUGAL

Falta pouco para uma das viagens no tempo mais aguardadas do ano a nível europeu. O Estoril Classics traz até ao Autódromo Fernanda Pires da Silva três centenas de máquinas que irão fazer as delícias dos fãs

Fábio Mendes
fabiom@autosport.pt
FOTOS *Oficiais*

Para entender o presente é preciso conhecer o passado. É por isso que o peso da história nunca poderá ser menosprezado. É graças à história que entendemos porque e como chegamos até aqui. É uma viagem necessária e não poucas vezes bela de se fazer e é uma viagem assim que o Estoril Classics quer proporcionar aos fãs. Um regresso ao passado, onde talvez a paixão pelas corridas tenha começado para alguns. Uma máquina do tempo que permite ver ao vivo máquinas sobre as quais ouvimos histórias. O Estoril Classics é um evento especial, pois permite nos ver, ouvir e tocar em lendas do passado. Uma lição de história e, simultaneamente, uma carta de amor a isto que chamamos corridas.

O Estoril Classics tem marcado indelevelmente o calendário do automobilismo nacional desde 2017, mas a sua importância além-fronteiras é cada vez maior e, agora, na sua sexta edição, é um marco mundial para todos os entusiastas de eventos de clássicos – sejam adeptos, pilotos ou equipas. Depois da última edição, em que mais de 30 mil pessoas foram ver ao vivo este grande espetáculo, 2022 traz de volta um dos momentos altos do calendário nacional e internacional. Como tem sido habitual desde a sua estreia, a edição deste ano do evento organizado pela Race Ready – em par-

ceria com a Peter Auto e ACP e com o apoio do Turismo de Cascais – traz até Portugal as mais variadas máquinas do passado, incluindo os monolugares de Fórmula 1 que marcaram a história da categoria máxima do desporto automóvel, sendo um dos momentos altos do fim de semana ouvir o cantar destes bólides no Autódromo do Estoril. Com trezentos carros em pista que cobrem seis décadas de automobilismo, será uma vez mais um evento a não falhar para os verdadeiros adeptos do desporto automóvel.
O lote de carros presentes é de sonho, destacando-se a presença de máquinas vindas das corridas de endurance e dos turismos. Um dos maiores destaques vai para os monolugares de F1 que vão passar pelo evento. Serão dezasseis os carros à partida do Classic GP by Portugal Sotheby's Realty, reunindo entre eles quatro títulos mundiais – Lotus 78 e Williams FW07B – vinte e oito triunfos – Lotus 78, Ligier JS11, Williams FW07 e Lotus 91 – vinte e três poles-positions – Lotus 78, Ligier JS11 e Williams FW07 – e sessenta e cinco pódios.
Palmarés impressionante e que demonstra bem o valor da grelha de partida da prova de Fórmula 1 que será realizada no Autódromo do Estoril – o circuito que mais vezes albergou o Grande Prémio de Portugal – e que cobrirá treze temporadas do mais importante campeonato da FIA, sendo o monolugar mais antigo o Surtees TS9 (1971) e os mais recentes o Ligier JS21 e o Osella FA1D, ambos de 1983.
Os carros mais bem-sucedidos presentes Classic GP by Portugal Sotheby's Realty serão o Lotus 78 e o Williams FW07 que ajudaram Mario Andretti (1978) e a Alan Jones (1980) alcançarem os seus títulos, respetivamente, e às suas equipas celebrarem o cetro de Construtores.
Uma lista de sonho que é apenas um pedaço do muito que pode ver no fim de semana de 7 a 9 de outubro. A

AS COMPETIÇÕES

2.0L CUP
Esta é uma competição reservada aos Porsche 911 de dois litros preparados segundo o regulamento da FIA até 1966, uma garantia de grandes corridas ao longo do fim de semana do Estoril Classics. Serão vinte e três as máquinas de Zuffenhausen presentes em pista, permitindo o ecoar do entusiasmante ronco do 'flat-six' de alta rotação da Porsche pelo Autódromo do Estoril e ver a destreza dos seus pilotos aos comandos de um carro que exige uma constante atenção, com 'power-difts' de encher o olho.

CLASSIC ENDURANCE RACING 1
Esta competição traz até nós uma das épocas mais emblemáticas das provas de resistência. Foi então que se viveram os ferozes duelos entre a Ford e a Ferrari e a Porsche e a marca de Maranello. A diversidade que todos os que se deslocarão ao Autódromo do Estoril poderão observar será inebriante, sendo os Ford GT40 e os Lola T70 excelentes estandartes desta competição da Peter Auto e farão as delícias dos entusiastas, transportando-os até Le Mans nos anos 1960 e 1970, mas umas das estrelas será o Porsche 908/3 com as cores da Martini, que venceu em Nurburgring e na Targa Florio.

CLASSIC ENDURANCE RACING 2
Dando seguimento cronológico à categoria anterior, os Classic Endurance Racing 2 deram cor aos anos 1970 e início dos anos 1980. Serão muitos os protótipos que formarão a grelha de partida, desde Lola, a Osella, passando por Chevron. Para além destes, poderão ser ainda seguidos em pista os impressionantes BMW M1 Procar, Ford Capri Zakspeed e Porsche 935 K3, que darão um colorido diferente a uma prova que entusiasmará os adeptos que pintarão as bancadas e o paddock

ENDURANCE RACING
A Endurance Racing exibe GT e protótipos dos anos 1990 e do início do presente século. Nesta competição será possível ver algumas das máquinas que fi eram história, como o caso do Ferrari 430 GTC ou das diversas versões do Porsche 911 que defenderam as cores da marca alemã. Igualmente impressionante será o MG Lola EX257, um carro de cockpit aberto que se mostrou muito rápido, ao ponto de incomodar os Audi R8.

GREATEST'S TROPHY
Os anos cinquenta, década em que a era moderna do automobilismo teve o seu arranque fulgurante, não poderia ser esquecida, com uma prova em que os GT, então candidatos à vitória geral em Le Mans, são os grandes reis. Nesta categoria os fãs poderão deleitar-se com máquinas como os Alfa Romeo Giulietta SZ e Giulia TZ, assim como os imponentes Bizzarini 5300 GT. Mas será o Ferrari 250 GT SWB, um carro que vale mais de dez milhões de euros, o alvo das atenções, sem desprimor para os adversários que encontrará em pista.

FIFTIES' LEGENDS
Também os anos cinquenta do século passado é o tema dos Fifties' Legends, uma era em que os carros, apesar de ainda rudimentares, atingiam já velocidades elevadíssimas na mítica reta das Hunaudieres, então sem chicanes. Um dos automóveis que se destacou na época foi o Jaguar Type D, que venceu em Le Mans por três vezes. Um destes 'Big Cats' estará presente no Estoril Classics, havendo exemplares avaliados em mais de vinte milhões de euros – só por si, já merece uma visita ao Autódromo do Estoril.

SIXTIES' ENDURANCE
A Sixties' Endurance será outro motivo de interesse para todos os entusiastas com corridas de duas horas dedicadas aos ícones de resistência da primeira metade dos anos sessenta do século passado. Serão várias as máquinas presentes no Autódromo do Estoril, contribuindo para a diversidade que se verificará ao longo de todo o fim de semana, mas os Jaguar Type E, Shelby Cobra – com a versão aberta e coupé – irão fazer as delícias de todos os adeptos, que poderão ainda ouvir o cantar possante dos seus motores.

HERITAGE TOURING CUP
Claro que os carros de turismo, uma categoria popular desde os primórdios do automobilismo, não poderiam ficar de fora da festa. Esta competição trará até ao 'nosso Autódromo' carros deste tipo desde 1966 até 1984. Mais uma vez, são diversas as máquinas que poderão ser vistas, sendo seguro que qualquer adepto encontrará uma que o marcou de uma forma especial. No entanto, dada a sua espetacularidade e interesse histórico, seria injusto não mencionar os Ford Capri – 2600 RS e 3100 Cologne – o BMW 3.0 CSL e o Alfa Romeo Giulia 1750 GTAm

IBERIAN HISTORIC ENDURANCE
O Iberian Historic Endurance terá também a sua prova no Estoril Classics, exibindo GT e carros de Turismo de 1965 a 1976. Com quarenta e quatro carros inscritos para a sua prova de cinquenta minutos, a emoção será uma garantia, prometendo manter todos os adeptos nas bancadas até à bandeira de xadrez.

CLASSIC GP
BY PORTUGAL SOTHEBY'S
Durante o fim de semana todos os fãs que se esperam no autódromo terão a possibilidade de assistir a duas corridas de Fórmula 1 com monolugares que fizeram a história da categoria máxima do desporto automóvel entre 1971 e 1983. A

COMO VER

Nos dias de sábado e domingo serão realizadas todas as corridas do programa, podendo encontrar no horário quando serão realizadas. Nem todas as categorias terão provas em ambas as jornadas, cabendo aos adeptos escolher o dia que considera ser mais interessante para si, muito embora ambos tenham motivos mais que suficientes para realizar uma visita ao Autódromo do Estoril.
No horário, onde não faltam motivos para realizar uma visita ao Autódromo do Estoril, é possível encontrar todas as corridas do programa. Quem não tiver a possibilidade de estar presente em todos os dias do fim de semana, poderá consultar os horários de cada corrida e escolher o dia que terá mais interesse em assistir.
A entrada no paddock permitirá aos fãs estarem junto aos carros, pois na sua maioria vão ficar instalados em tendas individualizadas, para além do acesso à exposição do ACP Clássicos, assim como ao "Food & Brand Village", uma área onde todos os aficionados poderão conviver e descobrir diversos itens de 'memorabilia'. Devido ao maior número de participantes e de público esperado após pandemia, o parque de estacionamento do Autódromo do Estoril, que já foi limitado em 2021, não poderá acolher todas as equipas e espetadores. Assim, só quem adquirir os bilhetes antecipadamente terá direito a um lugar no parqueamento do circuito.
Os restantes adeptos que se deslocarem ao Autódromo do Estoril de carro para assistirem ao extenso e aliciante programa de corridas terão de estacionar nas imediações do circuito.
Como tem sido habitual, os bilhetes podem ser adquiridos através do website oficial do Estoril Classics, e também fisicamente na FNAC, Worten, El Corte Inglês e CTT Correios, sendo que, como é do conhecimento público, o número de ingressos está limitado ao espaço físico do paddock do Autódromo do Estoril.
Os bilhetes para um dia têm o valor de 30 euros, ao passo que para os três dias do evento os ingressos custam 50 euros. Existem ainda alguns bilhetes disponíveis, mas para todos aqueles que não conseguirem o desejado acesso ao paddock, como é tradicional, a entrada na bancada A é livre.

ESTORIL CLASSICS 2022

HORÁRIO / TIMETABLE
PROVISÓRIO / PROVISIONAL V.8 28/09/2022

AUTÓDROMO DO ESTORIL, CASCAIS
Sunrise07:41-Sunset19:08

SEXTA, 7 DE OUTUBRO / FRIDAY 7th OCTOBER

Start	-	End	Duration	Category	Session	Int
09:15	-	9:50	00:35	THE GREATEST TROPHY	Testes Privados / Private Practice	00:15
10:05	-	10:35	00:30	HERITAGE TOURING CUP	Testes Privados / Private Practice	00:15
10:50	-	11:15	00:25	CLASSIC GP - Pre-1986 F1	Testes Privados / Private Practice	00:10
11:25	-	11:55	00:30	ENDURANCE RACING LEGENDS	Qualificação 1 / Qualifying 1	00:10
12:05	-	12:45	00:40	2.0 LITRE CUP	Testes Privados / Private Practice	00:10
12:55	-	13:40	00:45	CLASSIC ENDURANCE RACING 1	Testes Privados / Private Practice	00:10
13:50	-	14:25	00:35	THE GREATEST TROPHY	Qualificação / Qualifying	00:10
14:35	-	15:20	00:45	CLASSIC ENDURANCE RACING 2	Qualificação / Qualifying	00:10
15:30	-	16:00	00:30	FIFTIES LEGENDS	Qualificação / Qualifying	00:10
16:10	-	16:30	00:20	CLASSIC GP - Pre-1986 F1	Qualificação / Qualifying	00:10
16:40	-	17:10	00:30	ENDURANCE RACING LEGENDS	Qualificação 2 / Qualifying 2	00:10
17:20	-	18:00	00:40	SIXTIES ENDURANCE	Qualificação / Qualifying	

SÁBADO, 8 DE OUTUBRO / SATURDAY 8th OCTOBER

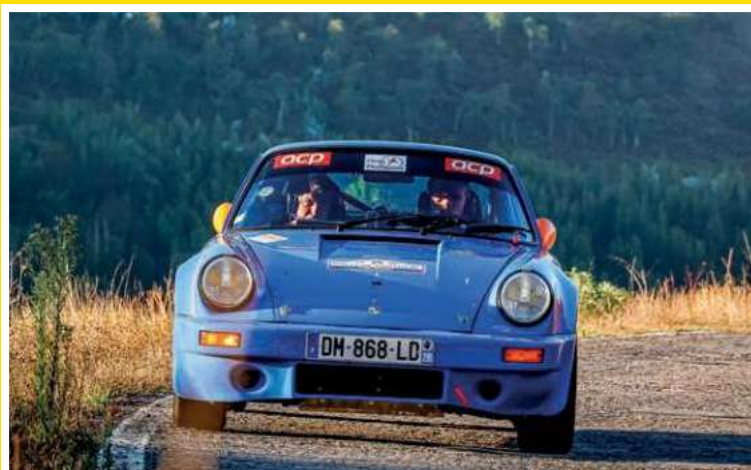
Start	-	End	Duration	Category	Session	Int
09:00	-	9:40	00:40	HERITAGE TOURING CUP	Qualificação / Qualifying	00:10
09:50	-	10:20	00:30	2.0 LITRE CUP	Qualificação / Qualifying	00:10
10:30	-	11:15	00:45	CLASSIC ENDURANCE RACING 1	Qualificação / Qualifying	00:15
11:30	-	12:10	00:40	THE GREATEST TROPHY	Corrida 1 / Race 1	00:10
12:20	-	12:45	00:15	LUNCH BREAK		00:10
12:45	-	13:05	00:20	CLASSIC GP - Pre-1986 F1	Corrida 1 / Race 1	00:15
13:20	-	14:20	01:00	CLASSIC ENDURANCE RACING 2	Corrida / Race	00:10
14:30	-	15:10	00:40	IBERIAN HISTORIC ENDURANCE	Qualificação / Qualifying	00:15
15:25	-	16:10	00:45	FIFTIES LEGENDS	Corrida 1 / Race 1	00:20
16:30	-	17:10	00:40	ENDURANCE RACING LEGENDS	Corrida / Race	00:20
17:30	-	19:30	02:00	SIXTIES ENDURANCE		

DOMINGO, 9 DE OUTUBRO / SUNDAY 9th OCTOBER

Start	-	End	Duration	Category	Session	Int
09:15	-	10:45	01:30	2.0 LITRE CUP	Corrida / Race	00:15
11:00	-	11:40	00:40	ENDURANCE RACING LEGENDS	Corrida 2 / Race 2	00:15
11:55	-	12:35	00:40	THE GREATEST TROPHY	Corrida 2 / Race 2	00:10
12:45	-	13:30	00:45	LUNCH BREAK		00:10
13:40	-	14:00	00:20	CLASSIC GP - Pre-1986 F1	Corrida 2 / Race 2	00:15
14:15	-	15:15	01:00	HERITAGE TOURING CUP	Corrida / Race	00:15
15:30	-	16:30	01:00	CLASSIC ENDURANCE RACING 1	Corrida / Race	00:15
16:45	-	17:35	00:50	IBERIAN HISTORIC ENDURANCE	Corrida / Race	

CASCAIS · RACE READY · ACP Automóvel Club de Portugal · visit Portugal · Heineken 0.0 · VICOMTE A. · AVON · IDEC.SPORT

RALLY DE PORTUGAL HISTÓRICO ESTA SEMANA

Realiza-se esta semana o Rally de Portugal Histórico, uma prova que depois da interrupção por causa da pandemia, está a recuperar muito rapidamente a 'normalidade' a que sempre nos habituou, apresentando este ano, mais uma vez, uma fantástica lista de concorrentes.
Recuperando muitos dos percursos e zonas do 'antigo' Rali de Portugal, a prova volta a assumir-se como uma das mais importantes de Regularidade Histórica disputadas da Europa.
A prova arranca esta terça-feira, nos jardins do Casino do Estoril, com as 73 equipas inscritas que têm pela frente 2.060,24 Km e 631,342 km de Setores Seletivos, num evento que se encerra na estrada, como habitualmente com a noite de Sintra, no dia 8 de outubro (sexta-feira).
A prova arranca a 4 de outubro do Estoril, os concorrentes rumam à Figueira da Foz, no dia seguinte, 5 de outubro, da Figueira da Foz rumam a Arganil, e daí para Viseu. No dia seguinte, 6 de outubro, Viseu, Montalegre, Lamego e novamente Viseu. 7 de outubro os concorrentes voltam a descer para o Estoril, rumando à Barragem da Aguieira, Pombal e finalmente o Autódromo do Estoril depois da passagem pelos troços de Sintra. Como sempre sucedeu, o percurso é secreto, mas há uma coisa que se sabe: não haverá facilidades para os concorrentes, e isso é algo que tem sido comum a todas as edições da prova.
Como habitualmente, marcam presença muitos dos carros que fizeram história no 'antigo' Rali de Portugal, sendo que a Porsche tem a fatia de 'leão' da lista de inscritos, onde encontramos carros desde 1957, o belo Austin Healey de Danis Duquenne até ao Mazda 626 Coupe de 1989 de Paul Bayle.
Pelo menos, os melhores pilotos da Regularidade histórica lusa e europeia.

PETIT LE MANS, GRANDE AZAR

Tão Perto! Mais uma vez tão perto e tão longe. Filipe Albuquerque teve o título perto, mas o azar de Petit Le Mans voltou a abater-se sobre o piloto luso. Bastava terminar à frente dos adversários diretos, mas, mais uma vez, o azar impediu a festa lusa

asjoao1962@gmail.com

Fábio Mendes e Pedro André Mendes
autosport@autosport.pt
FOTOS Phillip G. Abbott, Richard Dole, Gavin Baker, Michael L. Levitt, Piero Lonardo

Mais uma vez, as contas dos títulos no campeonato IMSA ditaram que a pista de Road Atlanta recebesse a jornada decisiva, para 10 horas de prova para fechar o ano, na prova conhecida como Petit Le Mans. Nas contas dos DPi, na última corrida desta era que tão boas corridas nos deu, não era preciso calculadora. O Acura #10 de Filipe Albuquerque e Ricky Taylor, chegava com 19 pontos de vantagem para o Acura #60 de Oliver Jarvis e Tom Blomqvist. Como tal, o #10 tinha de terminar à frente do #60 para assegurar o desejado título. Com carros iguais (caraterísticas e exigências iguais) era um duelo "mano a mano". Nas contas dos construtores a Acura tinha um título no bolso, igualando a Cadillac. Em seis épocas de DPi, a Cadillac (2017, 2018 e 2021) venceu três vezes e a Acura também (2019, 2020 e 2022), mostrando o equilíbrio neste duelo.
No arranque do fim de semana, os Cadillac pareceram mais fortes com o #01 (R. van der Zande / S. Bourdais / S. Dixon) a ser mais rápido no TL2 e o #02 (E. Bamber / A. Lynn / R. Hunter-Reay) a destacar-se no TL1 e TL3.

#60 CONQUISTA A POLE

Tom Blomqvist recuperou cinco pontos a Albuquerque e Taylor, após conquistar a Pole Position nos DPi para a corrida. Com a sua melhor volta em 1:08.555s, o Acura #60 da Meyer Shank Racing, largaria duas posições à frente do #10, com Taylor a fazer a qualificação. Qualquer cenário em que #10 termine à frente do #60, o piloto português e Taylor são campeões.
Nas restantes classes, Steven Thomas conquistou a sua terceira prova esta temporada entre os concorrentes dos LMP2 no Oreca #11 da PR1 Mathiasen Motorsports, mas não foi, de forma alguma, fácil. A volta de Thomas, em 1:11.939s, foi apenas 0,082 segundos mais rápida do que Dennis Andersen no Oreca #20 da High Class Racing.
Nos LMP3, Kay van Berlo vai sair da pole position, tendo estabelecido um recorde de pista entre os LMP3 e o companheiro de equipa de João Barbosa no Ligier #33 da Sean Creech Motorsport, Malthe Jakobsen foi o segundo mais rápido. Já entre os PRO, Jack Hawksworth foi o mais rápido no Lexus RC F GT3 #14 da Vasser Sullivan, enquanto Madison Snow estabeleceu o tempo mais rápido nos GTD para a Paul Miller Racing.

A MALDIÇÃO ATACA DE NOVO

Ainda não foi desta! A maldição de Petit Le Mans voltou a atacar Filipe Albuquerque, que teve o título ali tão perto. Mas a mítica pista americana insiste em complicar a vida ao piloto português que nem conseguiu terminar no pódio desta feita, depois de uma corrida de altos e baixos, mas em que o #10 da Wayne Taylor Racing lutou sempre.
A corrida não começou da melhor forma para o #10, com Ricky Taylor a fazer o arranque. Mas um pião no fi al da sessão de qualificação deixou um pneu "quadrado" e a vibração obrigou a equipa a fazer a troca logo na primeira volta, o que colocou o #10 na cauda do pelotão DPi. O #60 largava da pole, mas pouco depois o Cadillac #02 assumiu a liderança da corrida, com o #31 (O. Pla / P. Derani / M. Conway), que fez um stint mais curto, também a imiscuir-se na luta pelo primeiro lugar, o que despromoveu o #60 a terceiro. O preocupante era que o Taylor não estava com um andamento forte e por pouco não ficava com uma volta de atraso, tendo de se defender de Earl Bamber no #02. O primeiro momento de Full Course Caution (FCC) tirou pressão do colega de Albuquerque e com o pelotão reagrupado, a ameaça de ficar com uma volta de atraso dissipou-se.
Mas sucessivos FCC foram mudando a face da corrida e se no começo, os "Caddy" pareciam mais fortes, paragens bem or-

CLASSIFICAÇÃO

DPI			
1º	O. JARVIS / T. BLOMQVIST / H. CASTRONEVES	ACURA ARX-05	423 VOLTAS
2º	O. PLA / P. DERANI / M. CONWAY	CADILLAC DPI-V.R	+ 4.369
3º	M. ROCKENFELLER / K. KOBAYASHI /J. JOHNSON	CADILLAC DPI-V.R	+1 VOLTA
LMP2			
1º	J. FARANO / L. DELETRAZ / R. ANDRADE	ORECA 07 – GIBSON	418 VOLTAS
2º	H. HEDMAN / J. MONTOYA / S. MONTOYA	ORECA 07 – GIBSON	+0.949
3º	S. THOMAS / J. PIERSON/ T. NUNEZ	ORECA 07 – GIBSON	+1.931
LMP3			
1º	GABBY CHAVES / JOSH BURDON / JARETT ANDRETTI	LIGIER JS P320	401 VOLTAS
2º	GARETT GRIST / NOLAN SIEGEL / ARI BALOGH	LIGIER JS P320	+2.409
3º	J. BARBOSA / M. JAKOBSEN / N. PINO	LIGIER JS P320	+10.837
GTD PRO			
1º	J. HAWKSWORTH / B. BARNICOAT / K. KIRKWOOD	LEXUS RC F GT3	386 VOLTAS
2º	C. DE PHILLIPPI / J. EDWARDS / J. KROHN	BMW M4 GT3	+0.612
3º	M. CAMPBELL / M. JAMINET /F. NASR	PORSCHE 911 GT3R	+3.021
GTD			
1º	K. SIMPSON / T. BECHTOLSHEIMER / M. FARNBACHER	ACURA NSX GT3	387 VOLTAS
2º	B. IRIBE / J. PEPPER / S. PRIAULX	MCLAREN 720S GT3	+1.943
3º	BILL AUBERLEN / ROBBY FOLEY / MICHAEL DINAN	BMW M4 GT3	+ 1 VOLTA

questradas foram dando vantagem aos Acura que trataram de se colocar no topo da tabela (uma dessas paragens motivadas pelo violento acidente do #5 – T. Vautier / R. Westbrook / L. Duval – que ficou fora de prova, depois de ter mostrado bom andamento). A meio da corrida, o #10 liderava, com o #60 sem argumentos para igualar o andamento do carro preto e azul. Aí, todos sonhamos que a maldição poderia ser terminada.

Mas com mais FCC, os Cadillac voltaram às luzes da ribalta e o #02 e o #01 regressaram ao topo da tabela. Nada de preocupante para as cores portuguesas. Os Caddillac pareciam mais fortes agora, mas o #10 mantinha-se em terceiro, à frente do #60. O título ainda era "nosso" nessa fase.

Mas já na última hora de corrida o impensável aconteceu. Os Cadillac não evitaram um toque e os dois Cadillacs acabaram nas caixas de gravilha, com danos significativos, que os colocavam fora do pódio. A via estava aberta para os Acura novamente. Na luta das boxes, a MSR levou a melhor sobre a WTR e Tom Blomqvist passou para a frente da corrida nas boxes, com Filipe Albuquerque logo atrás. As contas ainda estavam em aberto e uma paragem tardia com a corrida sob bandeiras amarelas dava a Albuquerque vantagem no combustível, enquanto Blomqvist tinha de gerir.

Os últimos 15 minutos foram de cortar a respiração e Albuquerque, que podia andar a fundo, estava cada vez mais próximo de Blomqvist, mas um toque no Mercedes #57, aparentemente sem relevância, danificou a suspensão do Acura #10. Já vimos Albuquerque arriscar em dobragens mais incisivas, mas a maldição de Petit Le Mans atacou ali, nos últimos minutos. Com a suspensão a ceder, o título escapou mais uma vez. O #60 venceu a corrida, seguido do #31 e do #48 (M. Rockenfeller / K. Kobayashi / J. Johnson) completou o pódio. Seguiram-se os Cadillac #01 e #02, que regressaram à pista após reparações e por fim o #10 que não viu a bandeira de xadrez. Tom Blomqvist e Oliver Jarvis sagraram-se campeões e a Meyer Shank Racing festejou o título por equipas. Uma história com um fi al triste, não o que queríamos, mas a prova que este desporto é duro e cruel. Para vencer é preciso talen-

diasjoao1962@g

to, determinação, garra, um bom carro e... um pouco de sorte.

LMP2 - RUI ANDRADE FEZ A FESTA
Em LMP2 a festa também se fez em português. O Oreca #8(J. Farano / L. Deletraz / R. Andrade) terminou em quinto da geral e venceu a corrida com Rui Andrade a festejar a vitória. A corrida foi dominada pelo Oreca #52 (B. Keating / M. Jensen / S. Huffaker) e parecia que a história estava contada nesta categoria. Mas um erro de Ben Keating, colega de Henrique Chaves no WEC e experiente piloto, nas dobragens, motivou uma saída de pista algo violenta que acabou com a corrida dos favoritos. A luta passou a ser entre o #8 e o #81 (H. Hedman / J. Montoya / S. Montoya), mas sorriu ao #8 com John Farano a conquistar o título de pilotos em LMP2 e a Tower Motorsport a conquistar o título por equipas.

LMP3 - JOÃO BARBOSA NO PÓDIO
Em LMP3, a vitória na classe foi para o #36 Andretti Autosport (Gabby Chaves / Josh Burdon / Jarett Andretti). O trio resistiu à pressão do #30 da Jr III Racing Ligier (Garett Grist / Nolan Siegel / Ari Balogh) para levar a melhor na segunda metade da corrida, com um desempenho dominador. Na luta pelos melhores lugares esteve também o #33 de João Barbosa acompanhado desta vez pelo jovem talentoso Malthe Jakobsen e Nico Pino (colega de Guilherme Oliveira no ELMS), que chegaram a liderar a corrida. O pódio em Petit Le Mans é um bom prémio de fi al de temporada para a estrela lusa. O título foi para Colin Braun e Jon Bennett, que cruzaram a linha de meta em quinto, após vários incidentes, com a CORE Autosport a festejar o título por equipas.

diasjoao1962@g

GTD PRO - PENALIZAÇÃO TIRA VITÓRIA AO #62
Numa corrida algo estranha nos GT, com os carros Pro Am (GTD) a ficarem à frente dos GTD Pro depois de um procedimento pouco usual num FCC, que viu os carros GTD passarem para a frente dos Pro, a luta na categoria dedicada aos pilotos Pro foi intensa, como sempre.
O Lexus #14 (J. Hawksworth / B. Barnicoat / K. Kirkwood) liderou grande parte da corrida, com o BMW #25 (C. De Phillippi / J. Edwards / J. Krohn) a aproximar-se após uma penalização cedo na corrida e o #9 a aproximar-se também após um toque com o Corvette #3 (A. Garcia / J. Taylor / N. Catsburg) que motivou um furo. Depois dos muitos FCC que foram mudando a ordem, as últimas interrupções deram-nos uma luta entre quatro carros, com o Porsche #9 (M. Campbell / M. Jaminet /F. Nasr) o Lexus #14, o BMW #25 e o Ferrari #62. Nas lutas intensas que vimos, foi o Ferrari #62 (D. Serra / D. Rigon / J. Calado) a levar a melhor e a cruzar a linha de meta em primeiro lugar, com o Lexus em segundo e o BMW em terceiro. Mas uma penalização aplicada após a corrida ao #62 por infração no tempo de condução de Daniel Serra (11 minutos a mais) deu a vitória ao Lexus #14, seguido do BMW #25 e do Porsche #9 que conquistou o título de pilotos (Mathieu Jaminet e Matt Campbell) assim como a Pfaff Motorsports venceu o título por equipas.

GTD - VITÓRIA TAMBÉM PARA A ACURA
Se em DPi vimos a Acura a vencer, em GTD o cenário foi idêntico, com o carro #66 (K. Simpson / T. Bechtolsheimer / M. Farnbacher) a cruzar a linha de meta em primeiro. Mas foi Roman De Angelis, da The Heart of Racing, a vencer o campeonato de pilotos e equipas em GTD com um sétimo lugar na fi al da temporada do campeonato. Lutas intensas até ao fim, especialmente entre o Acura #66 e o McLaren #70 (B. Iribe / J. Pepper / S. Priaulx) que acabou por ficar em segundo lugar, com uma curiosidade. Brendan Iribe fez o primeiro turno de condução de 2h e meia e assim que terminou foi para o aeroporto para apanhar um voo em direção a Barcelona onde também competiu no GTWC. Uma agenda apertada. Em terceiro lugar ficou o BMW #96 da Turner Motorsport (Bill Auberlen / Robby Foley / Michael Dinan) completando o pódio da classe GTD. A

NÃO ESTAVA ESCRITO PARA FILIPE ALBUQUERQUE

Não estava escrito que seria em 2022 que Filipe Albuquerque iria ser campeão nos Estados Unidos. Um dos melhores pilotos do mundo de endurance, que procura o título há algum tempo, ainda não conseguiu esse feito. Não tem faltado esforço e dedicação (o talento esse há para dar e vender), mas por vezes os deuses das corridas são cruéis. Filipe Albuquerque e Ricky Taylor fizeram uma excelente época a todos os níveis. O Acura ARX 05 revelou-se a melhor máquina do ano, destronando os Cadillac, que só não dominaram a era DPi por completo por terem a concorrência do carro nipónico que equilibrou as contas. A luta entre Acura e Cadillac foi perdendo força ao longo do ano, com o Acura #10 e o Acura #60 a ganharem ascendente sobre o resto da concorrência. Foi uma luta taco a taco, tendencialmente mais favorável ao #10, mas as contas, como habitualmente, seriam resolvidas na última corrida do ano, em Petit Le Mans. Uma pista espetacular, cheia de história, mas que também já tinha dado alguns dissabores a Albuquerque que nunca conseguiu aí vencer e que normalmente não se dá bem nas lutas pelo título. Nem queremos lembrar aquela vez em que ficou sem combustível perto do final... a lista já é grande e, infelizmente, teremos de adicionar a corrida de 2022 nessa lista.
Um sentimento de frustração, mas sobretudo de muita tristeza, numa corrida dura mas com um carro extremamente competitivo e que estava a desempenhar o seu papel na perfeição:
"Estou mesmo muito triste. É uma enorme desilusão. Temos tendência em acreditar que as mesmas coisas não se repetem duas vezes. Mas nós somos o exemplo do contrário. Estivemos a corrida praticamente toda na frente dos nossos mais diretos rivais nas contas do campeonato, o que nos daria o título. Perto do final da corrida estávamos na frente da prova e a gerir o andamento. Fizemos um último 'pit-stop' que não correu tão bem. Perdemos algum tempo. Mas regressei à pista e estávamos tão rápidos que estava a recuperar toda a margem. No entanto, na ultrapassagem a um carro mais lento, ele não me viu e bateu-me forte. Foi o fim do nosso sonho!", disse Filipe Albuquerque.
Agora é tempo de digerir a derrota, pese embora, um vice-campeonato, seja sempre um marco importante na carreira de um piloto e focar-se no que aí vem: "Vamos já esta semana continuar o trabalho no novo carro. E depois disto, temos mesmo que nos focar no próximo ano. Não há duas sem três. Para o ano lá estaremos!", concluiu o piloto português que foi protagonista num dos mais exigentes e competitivos campeonatos do mundo de resistência.

JOÃO ANDRADE/ SÉRGIO PAIVA (PEUGEOT 208 R2) CAMPEÕES START NORTE DE RALIS

JOÃO GONÇALVES/RUI ARAÚJO (HONDA CIVIC LSI) VENCERAM O RALI DE FAMALICÃO

CAMPEONATO START NORTE DE RALIS / RALI DE FAMALICÃO

VITÓRIA DE JOÃO GONÇALVES, JOÃO ANDRADE CAMPEÃO

João Gonçalves/Rui Araújo (Honda Civic LSi) venceram o Rali de Famalicão, quinta prova do Campeonato Start Norte de Ralis. Bateram João Andrade/Sérgio Paiva (Peugeot 208 R2) por 2.2s depois duma magnífica luta, num rali com duas partes distintas. Na primeira, João Andrade foi para a frente, chegou a ter um avanço de 9.6s para o piloto do Honda Civic, mas este reagiu e foi diminuindo a margem para o líder da prova.

Aquando da paragem na assistência a meio do dia, Andrade já só tinha 3.9s de avanço e apesar de ainda ter dilatado o avanço para 4.3s na PE6, o seu adversário desferiu um forte ataque, colocando-se a 1.2s a um troço do fim do rali, na super especial, e na segunda passagem pelos 1.74 Km de Esmeriz passou para a frente da prova, triunfando.

Com este resultado, João Gonçalves recupera alguns pontos ao seu adversário, mas já não chega, pois João Andrade assegura virtualmente o título, isto quando falta somente o Rali de Cerveira, que se realiza no início de novembro.

Luís Silva/José Janela (BMW M3 E30) foram terceiros, posição a que chegaram na segunda especial para não mais a perderem. Quarto posto para Adriano Costa/Tiago Ferreira (Nissan Micra Kit Car), numa situação semelhante, mas em sentido contrário. Começaram o rali no terceiro lugar, caíram na PE2 para o quarto posto e aí ficaram até fi al.

Quinto posto para João Silva/Paulo Marques (Renault Clio RS3T), que não terminaram longe do quarto lugar, mas depois de terem começado em sétimo, só recuperaram até quinto.

José Araújo/André Cortinhas (Nissan Micra 1.3 Super S) foram sextos numa prova em que começaram bem, no quarto lugar, caíram para sétimo em quatro troços, recuperando uma posição fruto de um abandono. A fechar o top 10 ficaram Francisco Costa/Tânia Machado (Citroën Saxo Kit Car), João Pedro Sousa/Tiago Silva (Renault Clio RS), Márcio Pereira/Patrícia Pereira (Honda Civic Type-R EP3) e Bruno Leão/Daniel Meireles (BMW 316 E30). A

CLASSIFICAÇÃO

POS.	PILOTO/NAVEGADOR	CARRO	TEMPO/DIF.	CAT.
1	GONÇALVES JOÃO/ARAÚJO RUI	HONDA CIVIC LSI (EG4)	29:48.5	X2-10
2	ANDRADE JOÃO/PAIVA SÉRGIO	PEUGEOT 208 R2	+2.2	P1-2
3	SILVA LUÍS/JANELA JOSÉ	BMW M3 E30	+23.3	X2-11
4	COSTA ADRIANO/FERREIRA TIAGO	NISSAN MICRA KIT CAR	+33.6	X1-9
5	SILVA JOÃO/MARQUES PAULO	RENAULT CLIO RS3T	+1:03.9	P2-4
6	ARAÚJO JOSÉ/CORTINHAS ANDRÉ	NISSAN MICRA 1.3 SUPER S	+1:08.6	X1-8
7	COSTA FRANCISCO/MACHADO TÂNIA	CITROËN SAXO KIT CAR	+1:44.4	X1-9
8	SOUSA JOÃO PEDRO/SILVA TIAGO	RENAULT CLIO RS	+1:51.8	X2-10
9	MÁRCIO PEREIRA/PATRÍCIA PEREIRA	HONDA CIVIC TYPE-R	+1:53.9	X2-10
10	LEÃO BRUNO - MEIRELES DANIEL	BMW 316 E30	+1:56.9	X2-11

JOÃO ANDRADE/SÉRGIO PAIVA (PEUGEOT 208 R2) CAMPEÕES START NORTE DE RALIS

CARLOS FERNANDES - VENCEDOR

DANIEL FERREIRA
2º CLASSIFICADO

JOAQUIM SANTOS
FORD ESCORT RS

FORD RS 200 DIABOLIQUE

RALIS

CARLOS FERNANDES VENCEU ALMADA EXTREME SPRINT

autosport@autosport.pt
FOTOS Rui Reis e João Câmara Manoel

Realizou-se este fim de semana a 4ª Edição do Almada Extreme Sprint, prova organizada pelo Clube de Motorismo de Setúbal e pela Câmara Municipal de Almada, evento que levou muito público à antiga Lisnave. A prova principal foi ganha por Carlos Fernandes/Pedro Afonso (Mitsubishi Lancer Evo VI) depois de uma bela luta com Daniel Ferreira/Rodrigo Pinheiro (Mitsubishi Carisma GT Evo VI), que terminaram a prova separados por 1.505s. Pedro Leone/Bruno Ramos (Ford Escort RS Cosworth) terminou no pódio e venceu a Categoria P3-7 com Gonçalo Pimpão (Ford Escort RS 2000 MKII) a triunfar nos Clássicos, H81-3. Telmo Garcia/Maria Pereira (Peugeot 309 GTI) venceram a Categoria X2-10 e foram quintos da geral. Foram várias as categorias em disputa num evento que homenageou o campeoníssimo Joaquim Santos, figura marcante dos ralis nacionais nas décadas de 70 e 80.

RUI MADEIRA
MITSUBISHI MIRAGE

GONÇALO PIMPÃO - VENCEDOR H81-3

AUDI QUATTRO

PEDRO LEONE
FORD ESCORT COWWORTH

CLASSIFICAÇÃO

POS.	Nº	EQUIPA	CARRO	CAT.	TEMPO/DIF
1	#87	FERNANDES CARLOS - AFONSO PEDRO	MITSUBISHI LANCER EVO VI	P3-7	2:23.812
2	#79	FERREIRA DANIEL - PINHEIRO RODRIGO	MITSUBISHI CARISMA GT EVO VI	P3-7	+1.505
3	#86	LEONE PEDRO - RAMOS BRUNO	FORD ESCORT RS COSWORTH	P3-7	+4.593
4	#66	PIMPÃO GONÇALO	FORD ESCORT RS 2000 MKII	H81-3	+7.304
5	#72	GARCIA TELMO - PEREIRA MARIA	PEUGEOT 309 GTI	X2-10	+7.666
6	#88	FIGUEIROA GONÇALO	FORD ESCORT MK2	X2-11	+8.178
7	#57	BOAVENTURA GONÇALO	PEUGEOT 106 RALLYE S2	X1-9	+9.470
8	#55	MAGALHÃES JOSÉ CARLOS - PINTO BEATRIZ	FIAT GRANDE PUNTO R3D	X4-15	+11.554
9	#58	HORTA GONÇALO - FERREIRA DIOGO	RENAULT CLIO SPORT	X2-10	+12.195
10	#81	COSTA HÉLDER - COSTA LILIANA	RENAULT CLIO WILLIAMS	P2-3	+14.362
11	#68	ROLO DANIEL	DATSUN 1200	H75-1	+14.465
12	#73	SOUSA PEDRO	TOYOTA YARIS	X5-16	+14.524
13	#83	VICENTE JORGE - VICENTE NUNO	RENAULT CLIO 2.0	X2-10	+16.475
14	#84	ALMEIDA TIAGO - AZEVEDO BRUNO	MITSUBISHI MIRAGE	X6-17	+16.877
15	#77	NÓBREGA CLÁUDIO - NÓBREGA ALÍPIO	DATSUN 1200 2.0	X2-12	+16.983
16	#61	MAGALHÃES ANTÓNIO	VOLKSWAGEN GOLF GTI	P2-3	+20.906
17	#82	CONFRARIA NUNO - LEMOS ANA	PEUGEOT 306 16S	X2-10	+21.624
18	#59	SILVA LUÍS ANDRÉ - PAULO DANIEL	VOLKSWAGEN GOLF IV	X2-12	+22.591
19	#67	TEIXEIRA JOAQUIM - PINTO BEATRIZ	CITROËN SAXO CUP	H99-2	+23.028
20	#76	MAGALHÃES ANDRÉ	PEUGEOT 106 S16	H99-2	+23.924
21	#78	ALBUQUERQUE ANTÓNIO	BMW 330I E90	X2-11	+25.196
22	#65	RIBEIRO HUGO - CORREIA FILIPE	PEUGEOT 205 GTI	H85-3	+25.511
23	#75	LUÍS JORGE - CAVALINHOS LUÍS	OPEL CORSA B GSI	X2-10	+25.689
24	#71	SARMENTO JOÃO - SARMENTO CARLOS	TOYOTA COROLLA 1200 (KE20)	X1-9	+25.758
25	#64	LARANJEIRA EVA	PEUGEOT 205 RALLYE	H90-1	+25.799
26	#56	CONSTANTE DIOGO	FIAT UNO	X1-8B	+25.844
27	#54	TAVARES IVO	TOYOTA AYGO	X1-8A	+26.064
28	#85	MOUTINHO LUÍS - CAVALEIRO LUÍS	FORD ESCORT RS 1800 MKII	P2-3	+27.092
29	#80	GAMEIRO ILÍDIO - BENTO FÁBIO	LANCIA DELTA INTEGRALE 16V	X3-14	+27.443
30	#74	SANTOS CRISTIANO - VALENTE RÚBEN	VOLKSWAGEN CORRADO G60	X2-12	+30.540
31	#60	ANTUNES MIGUEL - ALVES JOSÉ CARLOS	FIAT STILO ABARTH	X2-11	+32.707
32	#63	GONÇALVES CARLOS - GONÇALVES MANUELA	TOYOTA STARLET EP91	H99-2	+35.367
33	#70	DUARTE MIGUEL - PAULA PINTO PEDRO	HYUNDAI I30	X2-11	+37.895
34	#51	PEREIRA EDUARDO - MACHADO ABÍLIO	FIAT 127	X1-8A	+40.837
35	#50	GONÇALVES MANUELA - GONÇALVES CARLOS	TOYOTA AYGO	X1-8A	+49.856
36	#53	BARREIROS JOAQUIM - FEIO MÁRIO	PEUGEOT 107	X1-8A	+53.345
37	#52	MADEIRA PAULA - MADEIRA SOFIA	NISSAN MICRA 1.3 SUPER S	X1-8B	+1:03.304

GT WORLD CHALLENGE, BARCELONA

MAIS UM TÍTULO PARA MIGUEL RAMOS

Miguel Ramos conquistou novo título na última ronda do GT World Challenge Europe em Barcelona. O piloto português, com a ajuda de Henrique Chaves e Alexander West, fechou as contas da época e juntou o título "Overall Driver's" ao da Sprint Cup

autosport@autosport.pt
FOTOS Oficiais

Depois do título Pro-AM na Sprint Cup, alcançado com Dean MacDonald na ronda anterior do GTWC em Valência, no final da corrida de 3 Horas de Barcelona Miguel Ramos levou a melhor entre os pilotos da classe Pro-AM, no título que engloba as corridas de endurance e sprint da competição europeia de carros de GT.
Miguel Ramos teve Henrique Chaves e Alexander West como companheiros de equipa na última ronda do ano, a corrida de endurance das 3 Horas de Barcelona que tinham como objetivo permitir a conquista do título "Overall Pro-AM Drivers" (agregado Sprint+Endurance) a Ramos.

BOM RITMO DESDE INÍCIO
Desde os treinos livres de sexta-feira o trio do McLaren 720S GT3 #188 da Garage 59 impôs um ritmo muito forte, conseguindo estar sempre no topo da tabela com os tempos mais rápidos e preparando muito bem a estratégia para a corrida. O primeiro lugar na sessão de qualificação entre os carros da classe Pro-AM foi reflexo do bom trabalho realizado durante as sessões de treinos.
A perspetiva era de alcançar o triunfo na corrida que tem vindo a escapar à equipa do McLaren 720S GT3 da Garage 59 devido a inúmeras contrariedades.
Alexander West fez o arranque e teve a infelicidade de, ainda na primeira volta, não ter conseguido evitar um toque num adversário que tinha feito um pião na sua frente, danificando o braço da suspensão traseira esquerda do McLaren que teve de ser substituído. Esta contrariedade fez o McLaren #188 perder 7 voltas na box e, perante esta realidade, Ramos via esfumar-se a pequena réstia de esperança que ainda tinha sobre uma possível vitória da Endurance Cup. E assim, o plano B, a vitória no "Overall Driver's", ainda se mantinha em aberto, pois para isso precisariam de levar o McLaren até ao final e os adversários do Ferrari 488 GT3 #52 (Stefano Costantini, Louis Machiels, Andrea Bertolini) não vencerem. Apesar do McLaren não estar no seu melhor estado, Chaves realizou um turno de condução impressionante, tendo assinado a segunda melhor volta da corrida e realizado o melhor tempo nos dois primeiros setores, o que evidencia bem o ritmo que imprimiu e como os homens do #52 terminaram em 3º, Ramos conseguiu a pontuação necessária para garantir o título na "Overall Driver's" mesmo terminando no quarto lugar da classe.

CLASSIFICAÇÕES

CLASSIFICAÇÃO FINAL OVERALL (SPRINT + ENDURANCE) PRO-AM	
1º MIGUEL RAMOS	212 PTS
2º LOUIS MACHIELS / ANDREA BERTOLINI	209 PTS
3º DEAN MACDONALD	149 PTS
CLASSIFICAÇÃO FINAL ENDURANCE CUP PRO-AM DRIVERS	
1º LOUIS MACHIELS / ANDREA BERTOLINI / STEFANO CONSTANTINI	118 PTS
2º VALENTIN PIERBURG / DOMINIK BAUMANN	101 PTS
3º MIGUEL RAMOS / HENRIQUE CHAVES / ALEXANDRE WEST	99 PTS

MIGUEL RAMOS "CHEGUEI A PENSAR QUE ESTAVA TUDO PERDIDO"

Miguel Ramos juntou ao recente título da sprint cup do GTWC Europe mais uma conquista nesta época. O piloto do McLaren #188 admitiu que considerou não ter hipóteses de conquistar este título, mas o trabalho de equipa prevaleceu no final.
"Foi pena aquela situação logo na primeira volta. Cheguei a pensar que estava tudo perdido, mas a equipa fez um trabalho fantástico e recuperou o carro a tempo de regressarmos à pista ainda que tivéssemos perdido 7 voltas. A partir daí era fazermos o nosso trabalho e levarmos o McLaren até ao fim. O Alex e o Henrique estiveram muito bem ao longo de todo o fim de semana e ainda que fossemos os mais rápidos a larga distância dos nossos adversários, o nosso atraso era muito grande. Como o Ferrari #52 não fez melhor que 3º, consegui vencer o 'Overall Driver's' na Pro-AM, o que é fantástico para juntar ao da Sprint que consegui há duas semanas com o Dean MacDonald", comentou Miguel Ramos.

HENRIQUE CHAVES "ESTÁVAMOS RÁPIDOS E PODERÍAMOS VENCER"

No final da corrida, o quarto lugar da classe foi o resultado possível, mas suficiente para que Miguel Ramos pudesse celebrar uma nova conquista. "Embora a equipa tenha trabalhado muito bem, a possibilidade de podermos vencer esfumou-se logo na primeira volta. Ainda assim conseguimos dar o título ao Miguel, que era o mais importante", afirmou Henrique Chaves, companheiro de Ramos no McLaren, que sublinhou a competitividade do McLaren. "Estávamos rápidos e poderíamos vencer, em circunstâncias normais. Assinei a segunda volta mais rápida de todo o pelotão, o que prova que estaríamos em boas condições, mas as corridas são assim", concluiu Henrique Chaves.

WEC

PORTIMÃO CONFIRMADO NO CALENDÁRIO 2023

LEIA E ACOMPANHE TODAS AS NOTÍCIAS EM **AUTOSPORT.PT**

O WEC anunciou o seu calendário de 2023 e Portimão regressa, para uma prova de 6 horas. A competição terá início com o Prólogo Oficial em Sebring, a 11-12 de março, seguido pela primeira prova da temporada, as 1000 Milhas de Sebring, a 17 de março, para o fi de semana "Super Sebring" (com o campeonato IMSA).
As primeiras 6 Horas de Portimão no Algarve terão lugar a 16 de abril. Esta será a segunda vez que o WEC correrá na pista onde se realizaram as 8 Horas de Portimão em 2021.
Apenas duas semanas depois de Portimão, as equipas irão reunir-se novamente para as 6 Horas de Spa-Francorchamps da TotalEnergies, a preparação para o grande evento, as 24h de Le Mans, este ano para a 91ª edição, a ter lugar na sua tradicional 24ª semana do ano, nos dias 10-11 de junho. A corrida deste ano será a edição centenária, já que o evento teve lugar pela primeira vez em 1923. Em Le Mans, os fabricantes mais prestigiados do mundo, Ferrari, Porsche, Peugeot, Toyota, Cadillac e Glickenhaus, irão competir pelo Troféu Centenário, criado em associação com a Monnaie de Paris e recentemente revelado no famoso Pebble Beach Concours d'Elegance na Califórnia.
Após Le Mans, o WEC vai até Monza para mais uma prova de 6h, que terá lugar a 9 de julho. No dia 10 de setembro, teremos as 6 Horas de Fuji

TCR EUROPE INICIA EM PORTIMÃO "NOVA ERA" EM 2023

O TCR Europe 2023 será composto por sete eventos, deixa de acompanhar o DTM, e passa a série de suporte exclusiva ao International GT Open. Ambas as competições terão o seu início no Autódromo Internacional do Algarve no fim de semana de 28, 29 e 30 de abril de 2023, antes de se dirigir a Spa-Francorchamps no final de maio. Em meados de junho, o campeonato regressa ao Hungaroring, que acolheu pela última vez o TCR Europe em 2019, seguido de um fim de semana em finais de julho no sul de França no Circuito Paul Ricard.
Após as tradicionais férias de verão, setembro assiste ao regresso ao Red Bull Ring na Áustria (ainda por confirmar) que, tal como a Hungria, acolheu pela última vez a série em 2019.
Os eventos finais da temporada serão realizados em dois circuitos que, tal como Spa, têm sido regularmente inscritos nos calendários da TCR Europe nos últimos cinco anos - o Autodromo Nazionale Monza em Itália e o Circuit de Barcelona Catalunya. Cada evento contará com duas corridas, juntamente com sessões de Treino Livre e Qualificação durante três dias.

ARMINDO ARAÚJO VENCEU MOTORSHOW PORTO

Armindo Araújo foi o vencedor da 18ª edição do Motorshow Porto que se realizou no passado fim-de-semana na Exponor. Miguel Campos foi segundo classificado, e João Sousa completou o pódio. O piloto do Skoda Fabia Rally2 Evo dominou desde a primeira sessão de treinos cronometrados, "esta vitória foi uma excelente forma de comemorarmos a conquista do título do Campeonato de Portugal de Ralis. Brindamos os milhares de espectadores que, desde sexta-feira, marcaram presença na Exponor e conseguimos fazê-lo sendo mais rápido que todos os adversários. Para além da parte desportiva, um evento como este é, sem dúvida, a melhor forma de conseguirmos estar mais próximos do público. Foi uma grande festa do automobilismo", disse Armindo Araújo no final. Para este evento estava prevista a presença de Marcus Gronholm, mas o finlandês contraiu covid-19 e não pode participar, embora estivesse em Portugal.

GT3 CUP, JEREZ DEPOIS DE PENALIZAÇÃO A CARLOS VIEIRA, VASCO BARROS É O VENCEDOR DA CORRIDA 2

Na sequência de uma penalização de 35 segundos aplicada pelo Colégio de Comissários Desportivos (CCD) a Carlos Vieira, piloto da GT3 Cup que havia cortado a linha de meta na primeira posição no final da segunda corrida da jornada de Jerez, disputada a 18 de setembro, Vasco Barros foi considerado o vencedor da prova.
Vieira havia cortado a linha de meta com uma vantagem de 7.792s face a Barros, mas após a aplicação da penalização, caiu para a quinta posição da tabela classificativa, com Ricardo Megre a ascender ao segundo lugar, Manuel Alves ao terceiro e Francisco Cruz ao quarto lugar.
A decisão do CDD, no final da corrida, teve por base a análise de diversas incidências em pista, mediante a audição de pilotos, bem como o visionamento das imagens do live streaming, das câmaras do circuito e ainda das instaladas nos respetivos carros.

e a temporada terminará mais uma vez com as 8 Horas do Bahrein, no dia 4 de novembro.
É uma excelente notícia para Portimão e para o público português, que poderá ver ao vivo o regresso da Toyota ao palco onde já triunfou, assim com o regresso da Peugeot à pista onde mostrou o seu novo 9X8 ao mundo pela primeira vez. Será também o regresso da Glickenhaus e a estreia da Cadillac, Porsche e Ferrari na pista algarvia com os novos protótipos. Com uma prova duas horas mais curta do que a anterior, a montanha-russa portuguesa vai receber as melhores máquinas do mundo do endurance, no primeiro ano dos LMDh em pista com os Hypercars. 2023 é um ano de grande importância para o WEC, com o centenário de Le Mans, nesta nova era que agora começa e que muito promete. Os fãs portugueses poderão ver as novas máquinas ao vivo, numa das melhores pistas do mundo. A

ARMINDO ARAÚJO NA BAJA PORTALEGRE 500 DE T3

A convite da Santag Racing Team, Armindo Araújo vai voltar a marcar presença numa prova de todo-o-terreno e disputar, com um Can-Am Maverick X3, a Baja de Portalegre na categoria auto. O heptacampeão nacional de ralis, que terá ao seu lado Luís Ramalho, estará integrado, na prova do ACP, na equipa que garantiu já o título absoluto classe T3. Para Armindo Araújo, "este convite por parte da Santag Racing Team era irrecusável e é muito gratificante poder voltar ao todo-o-terreno, ainda mais, a uma prova que gosto muito. O Can-Am que vou conduzir, e que tive oportunidade de testar hoje, é muito competitivo e permite-me voltar a Portalegre inserido na categoria dos automóveis, o que já não acontece desde 2005. Quero agradecer em particular ao David Vieira, pelo desafio que me propôs e tudo farei, em conjunto com o Luís Ramalho, para conseguir dar a esta equipa, que é a campeã nacional T3 um excelente resultado", disse o piloto de Santo Tirso.
A Baja de Portalegre 500 disputar-se-á entre os dias 27 e 29 de outubro e regressará, na sua 36ª edição, à região do Alto Alentejo. Para além de pontuável para o Campeonato de Portugal de Todo-o-Terreno, a prova do Automóvel Club de Portugal, será elegível para a Taça do Mundo FIA de TT.

DANI SORDO E PIERRE LARTIGUE NO LEIRIA SOBRE RODAS

A 9.ª edição do Leiria Sobre Rodas foi oficialmente apresentada em Leiria, com a revelação de uma novidade de peso: a participação do espanhol Dani Sordo, piloto oficial da Hyundai no WRC. Mas há mais pois já estão também confirmados o francês Pierre Lartigue, triplo vencedor do Dakar, que guiará o Citroën ZX Rallye-Raid no Leiria Motorshow! O francês junta-se aos campeões nacionais de ralis, Armindo Araújo, José Pedro Fontes, Pedro Meireles e Pedro Matos Chaves, num cartaz repleto de estrelas.
Com programa de quatro dias, de 13 a 16 de outubro, promete um evento único em torno da cultura automóvel e da moto.
A edição de 2022 promete ser uma das maiores da história do evento promovido pelo Município de Leiria, que chegou a atrair mais de 55 mil visitantes antes da pandemia.
Entre os próximos dias 13 e 16 de outubro, as imediações do Estádio Municipal de Leiria – Dr. Magalhães Pessoa voltam a ser palco de um recheado programa de atividades ligadas ao universo automóvel e da moto, com vários motivos de interesse para miúdos e graúdos.

HELDER OLIVEIRA COM SGS CAR RACING NO ANDALUCIA RALLY

Helder Oliveira vai regressar aos grandes palcos internacionais disputando, de 18 a 23 de outubro, o Andalucia Rally, etapa do Campeonato do Mundo de Rally-Raid FIA-FIM, onde se apresentará aos comandos de um Can-Am T3 da SGS Car Racing, navegado Carlos Jorge Mendes.
A prova organizada pela ASO deveria ter sido disputada de 7 a 12 de junho, mas teve de ser adiada por razões climatéricas. "Está a ser uma longa espera, mas finalmente está tudo de novo encaminhado para regressarmos a uma grande prova internacional onde iremos competir de SSV na Categoria T3.
De então para cá foi necessário proceder a diversas alterações entre as quais as do veículo. Vamos competir com uma máquina "made in Portugal" pela SGS Car Racing e que tivemos oportunidade de testar esta semana após a Baja disputada em Reguengos de Monsaraz. Um Can-Am que nos deixou muito bem impressionados e ainda mais motivados para uma corrida onde iremos enfrentar a grande maioria dos principais players de uma disciplina que está em franca ascensão. Vamos tentar ser competitivos em pistas que serão bastante semelhantes a algumas que temos em Portugal", refere Helder Oliveira.

ECO RALLY DE LISBOA RICARDO TEODÓSIO, BRUNO MAGALHÃES, BERNARDO SOUSA, RUI MADEIRA...

O CPKA – Clube de Promoção de Karting e Automobilismo aceitou o desafio de realizar uma prova no Campeonato de novas Energias. Depois de entrar no CPTT com a Baja TT Montes Alentejanos, nos ralis com o Rally de Lisboa, agora é a vez do ECO Rally de Lisboa, integrado na competição nacional, pretendendo já em 2023 integrar o ECR-T-FIA ECO Rallye Cup. No Eco Rally de Lisboa já estão confirmados quatro campeões 'nacionais' de ralis e um deles Campeão do Mundo – Ricardo Teodósio (Hyundai), Bruno Magalhães (Hyundai), Bernardo Sousa (Citroën) e Rui Madeira (Mitsubishi) –, afirmando a organização que possivelmente mais nomes sonantes deverão estar presentes na prova com outras marcas.
O Diretor de Prova é o madeirense Nelson Ferreira e como já referimos a prova do Campeonato de Portugal de Novas Energias é candidata ao Campeonato FIA EcoRallye 2023.

MotoSport
>>motosport.com.pt

MOTOGP TAILÂNDIA

MIGUEL OLIVEIRA FOI REI À CHUVA

Miguel Oliveira (Red Bull KTM Factory Racing) venceu o Grande Prémio da Tailândia, com o piso molhado e tendo dado um novo recital de condução neste tipo de condições. Não deu hipóteses a Jack Miller (Ducati Lenovo Team) desde que passou para a frente do pelotão

Pedro André Mendes
motosport@motosport.com.pt
FOTOS ***Oficiais e RedBull ContentPool***

Foi uma vitória muito justa, a segunda do ano para o piloto português da KTM depois de ter feito o mesmo na Indonésia em condições de piso muito semelhantes. Valeu bem a pena a espera para os fãs portugueses, visto que a corrida do MotoGP começou 55 minutos mais tarde do que o previsto, devido às condições meteorológicas, uma situação que Miguel Oliveira soube muito bem aproveitar. O piloto português arrancou do 11º lugar da grelha de partida, mas cedo passou para o grupo da frente do pelotão, passando para a liderança na volta 14 das 25 da prova tailandesa e de lá não saiu mais até passar pela última vez a linha de meta. Foi uma corrida soberba do 'Falcão' que abriu as suas asas e bateu o australiano, com Francesco Bagnaia (Ducati Lenovo Team) a fechar o pódio, depois de ter sido pressionado durante grande parte da corrida por Marc Márquez (Repsol Honda Team). O piloto espanhol da Honda acabou a corrida na quinta posição, depois de ter sido ultrapassado por Johann Zarco (Pramac Racing) quando tentava, ele próprio, ascender ao terceiro posto. Zarco terminou a corrida a defender a posição de Bagnaia, que recuperou bastantes pontos no campeonato, visto que Fabio Quartararo (Monster Energy Yamaha MotoGP) terminou a prova fora dos lugares pontuáveis.

CHUVA FOI DESAFIO EXTRA

O início da corrida do MotoGP do Grande Prémio da Tailândia foi adiado depois de não estarem reunidas as condições mínimas à hora agendada para a partida das 26 voltas ao Chang International Circuit. A direção de corrida reagendou a partida para 55 minutos depois da hora prevista, sendo declarada corrida à chuva, permitindo aos pilotos parar nas boxes para trocar de moto, caso fosse necessário.
Todos os pilotos passaram na curva 1, apesar dos pilotos da frente do pelotão terem alargado bastante a trajetória de saída. Marco Bezzecchi (Mooney VR46 Racing Team) manteve o primeiro posto depois de arrancar da pole position, com Francesco Bagnaia e Jack Miller atrás do piloto da Mooney VR46 Racing Team.
Miguel Oliveira foi o sétimo classificado na primeira passagem pela linha de meta, enquanto o líder do campeonato, Fabio Quartararo, era apenas 17º depois de ter passado por cima de um corretor na primeira volta e ter perdido várias posições. Bezzecchi teve de ceder uma posição por exceder os limites de pista na curva 1 da primeira volta. Nesse mesmo instante, Oliveira estabeleceu o melhor registo por volta, tendo ascendido ao quinto posto e pouco depois, ao quarto por troca com Jorge Martín (Pramac Racing).
Jack Miller tinha ultrapassado Bagnaia quando pouco depois, Bezzecchi permitiu a ultrapassagem ao australiano da Ducati. Um incidente entre Brad Binder (Red Bull KTM Factory Racing) e Aleix Espargaró (Aprilia Racing) estava sob investigação pelo colégio de comissários desportivos.

OLIVEIRA PASSA PARA A FRENTE

Luca Marini (Mooney VR46 Racing Team), que tentava acompanhar Miguel Oliveira na perseguição aos três pilotos da frente, caiu e ficou de fora do resto da corrida. O piloto luso estava, à entrada da volta 5, colado à traseira da Ducati de Bagnaia, tendo subido ao terceiro lugar algumas curvas depois. Estava a ser corrida soberba do luso novamente à chuva.
Na volta 6, Oliveira ultrapassou Bezzecchi, sendo imitado por Bagnaia, que relegou o piloto da Mooney VR46 Racing Team ao quarto posto, com Marc Márquez prontamente a pressionar este piloto.
Jack Miller tinha pouco mais de meio segundo de vantagem para Miguel Oliveira, quando o piloto português da KTM voltou a estabelecer a volta mais rápida e Márquez ultrapassou Bezzecchi. Quartararo foi ultrapassado por Pol Espargaró (Repsol Honda Team) e baixou para 18º.
Miller tentou manter a diferença para Oliveira, mas o português não deixou escapar o piloto da Ducati e a 18 voltas para o fi al da corrida, tentou pela primeira vez ascender à liderança do pelotão, mas teve resposta do australiano, que recuperou o posto.
Entretanto, Aleix Espargaró teria que completar uma penalização de 'long lap', uma decisão dos comissários desportivos sobre o incidente entre o piloto da Aprilia e Brad Binder.
Com a pista a secar em certas zonas,

asjoao1962@g

CLASSIFICAÇÃO

MOTOGP			
1º	MIGUEL OLIVEIRA	KTM	41:44.503
2º	JACK MILLER	DUCATI	0.730
3º	FRANCESCO BAGNAIA	DUCATI	1.968
4º	JOHANN ZARCO	DUCATI	2.490
5º	MARC MÁRQUEZ	HONDA	2.958
CAMPEONATO			
1º	FABIO QUARTARARO	219 PTS.	
2º	FRANCESCO BAGNAIA	217 PTS.	
3º	ALEIX ESPARGARÓ	199 PTS.	
4º	ENEA BASTIANINI	180 PTS.	
5º	JACK MILLER	179 PTS.	
...			
8º	**MIGUEL OLIVEIRA**	**131 PTS.**	

Oliveira e Miller estavam juntos na frente, com Francesco Bagnaia a 1.9s desta dupla, mas o líder do campeonato, Fabio Quartararo rodava fora das posições pontuáveis, era 19º classificado.
Os dois primeiros pilotos deram espetáculo dentro da corrida que estava muito animada, resultado das condições do piso do Chang International Circuit. Oliveira tentou de novo a ultrapassagem à volta 13, mas foi apenas uma manobra de intimidação por parte do português. No sexto posto, Johann Zarco (Pramac Racing) estabeleceu a volta mais rápida quando faltavam 12 voltas para o fi al da corrida.
No fi al da volta 14, Oliveira ultrapassou Miller sem que este pudesse responder à manobra. O australiano não perdeu o contacto com Oliveira e pressionava o piloto da KTM.
Miguel Oliveira entrou nas últimas 10 voltas com 0.6s de vantagem para Jack Miller, enquanto Márquez tentava entrar nas posições do pódio, pressionando cada vez mais Francesco Bagnaia.
Zarco voltava a registar o melhor tempo por volta, com sete voltas para o fi al da corrida tailandesa, e Oliveira aumentava a sua vantagem para Jack Miller e consolidava o primeiro lugar.

ZARCO DEFENDEU BAGNAIA

Cinco voltas para o final da corrida e Marc Márquez tentou pela primeira vez a ultrapassagem a Francesco Bagnaia, mas o piloto da Ducati recuperou o terceiro posto, com Johann Zarco a aproximar-se dos dois pilotos à sua frente. Zarco ultrapassou Márquez com um pequeno toque entre ambos e parecia estar na luta pelo pódio.
Na frente do pelotão, Miller esteve mais próximo de Oliveira, mas o piloto português conseguiu novamente ganhar terreno ao australiano e manter a liderança até ao fi al da corrida.
Nas últimas voltas Zarco, que era quarto, baixou um pouco o ritmo para defender a posição de pódio de Francesco Bagnaia dos possíveis ataques de Márquez, terminando assim a prova na Tailândia.
A classificação do campeonato de pilotos está ao rubro, depois de Fabio Quartararo não ter sido nada feliz na Tailândia e ter terminado fora dos pontos. Francesco Bagnaia ficou a dois pontos da liderança da classificação e Aleix Espargaró tem uma desvantagem de 20 pontos para o piloto francês da Yamaha. M

DESTAQUES DA CORRIDA

Como é óbvio o maior destaque da prova tailandesa foi Miguel Oliveira. O piloto português da KTM parecia nem ter tido um arranque como aqueles que nos tem habituado, mas com muita precaução numa zona da pista que estava bastante molhada, Oliveira foi subindo posições dentro do pelotão, surgindo no sétimo posto da classificação na primeira passagem pela linha de meta. Tinha arrancado do 11º posto da grelha. Quando chegou à vice-liderança levou o seu tempo para estudar as manobras de Jack Miller, que também é um ótimo piloto em condições de pista molhada. Tentou uma primeira vez, mas Miller respondeu. À segunda foi de vez e não perdeu mais a liderança. Foi capaz de gerir um pouco, depois de ter quase um segundo de vantagem, permitindo a Miller chegar mais perto, para depois aumentar o ritmo e voltar a 'fugir' ao australiano.
Destaque positivo para a Ducati, que apesar de não terem vencido a corrida, conseguiram defender a posição de Bagnaia, permitindo-lhe estar a dois pontos de Fabio Quartararo no campeonato.
Marc Márquez esteve muito bem na Tailândia. Ainda com dificuldades físicas, o piloto espanhol da Honda esteve próximo de alcançar o pódio e não fosse uma tentativa frustrada de ultrapassar Bagnaia, que levou Zarco a juntar-se aos dois pilotos que seguiam à sua frente e depois passar o piloto da Honda.
Zarco conseguiu estabelecer tempos rápidos por volta numa fase em que estava isolado no quinto lugar e percebeu-se que caminhava rapidamente para outro posto. Pode não ter existido ordens de equipa para defender Bagnaia, mas parecia estar mais rápido do que o italiano da equipa oficial da Ducati.
Quartararo esteve francamente mal. Perdeu várias posições logo numa fase inicial da corrida e nunca teve ritmo para sair dos lugares do fundo da tabela. Tem que vencer corridas até ao final da temporada se quiser manter a liderança do campeonato, numa altura em que Francesco Bagnaia e a Ducati estão muito mais fortes. Será uma ponta final de época de 'guerra total'.
Aleix Espargaró esteve mal no toque com Brad Binder nas voltas iniciais e não conseguiu melhor do que o 11º posto. Ainda assim, conseguiu recuperar 5 pontos no campeonato.

MIGUEL OLIVEIRA
KTM
SEGUNDA VITÓRIA DO ANO DO 'FALCÃO'

"A Portuguesa" tocou na Tailândia depois da segunda vitória do ano de Miguel Oliveira no MotoGP em condições semelhantes ao triunfo na Indonésia. O piloto luso subiu ao oitavo posto do campeonato de pilotos

Pedro André Mendes
motosport@motosport.com.pt
FOTOS RedBull ContentPool e Rob Gray /Polarity Photo

Miguel Oliveira, já vencedor este ano em condições de pista molhada, conseguiu brilhar no Grande Prémio da Tailândia. A sua superior habilidade e velocidade no setor fi al do traçado do circuito de Chang permitiu-lhe ultrapassar Jack Miller e liderar desde a décima quarta volta até à bandeira de xadrez.
Miguel Oliveira alcançou o 11.º lugar da grelha de partida do Grande Prémio da Tailândia durante a sessão de qualificação. Com pneus macio à frente e médio na traseira no início do Q1 e com médio à frente e macio atrás após a paragem nos boxes, Miguel Oliveira voltou a mostrar o seu valor e alcançou o segundo lugar da sessão, ou seja, garantiu um lugar no Q2. Na sétima volta no total de oito voltas dadas, o 'Falcão' alcançou o tempo de 1:30.099s. Na Q2, Miguel Oliveira aproveitou apenas os cinco minutos fi ais da sessão. Com pneu macio atrás e médio na roda dianteira, o piloto apostou tudo e acabou por não ser recompensado, já que alcançou o 11.º tempo da qualificação, com 1:30.485s.

RELAÇÃO ESPECIAL COM A CHUVA
Miguel Oliveira realizou novamente uma corrida épica no piso molhado do Chang International Circuit na Tailândia. O MotoGP rendeu-se ao português e à sua capacidade de produzir bons resultados com condições adversas. O segredo? "Sou bom em entender as condições de aderência da pista bastante depressa", confessou Miguel Oliveira no fi al da corrida.
Em declarações à SportTV, Miguel Oliveira não escondeu que tem uma relação especial com a chuva, quando procura dar o seu melhor "e tirar o máximo partido da mota e das minhas capacidades."
Quando questionado pela sua capacidade de conduzir em piso molhado, Miguel Oliveira explicou: "Acredito que sou bom em entender as condições de aderência da pista bastante depressa. As sensações são mais cruas. Há que ser muito suave em abordar travagens e acelerações e velocidade em curva. Sou bastante suave e, quando chove, consigo tornar essas minhas capacidades mais evidentes."
Apesar das dificuldades da prova, principalmente no início, quando as condições da pista eram piores, com muito "spray" e "aquaplaning", o que obrigou o piloto a "fazer muita gestão com o acelerador em reta", Miguel Oliveira conseguiu mais uma vez sobrepor-se aos seus adversário, inclusive a Jack Miller que ainda liderou a corrida e pressionou o português até o final.
O 'Falcão' passou algum tempo colado à traseira da Ducati do adversário australiano, analisando como Miller se comportava em pista e quando seria a melhor altura para atacar a liderança. "Fui apalpando o terreno pouco a pouco para não desgastar os pneus. Ao mesmo tempo, procurei analisar o Miller, que era o mais rápido, para perceber como poderia ganhar tempo (...) Quando vi que tinha hipóteses, ultrapassei-o", afir ou o piloto português da KTM.
Uma ultrapassagem que acabou por significar a sua quinta vitória na classe rainha do Mundial de Motociclismo, uma vitória novamente alcançada com a pista molhada.
Foi a segunda vitória de Miguel Oliveira e também da KTM, cujo responsável, Francesco Guidotti, se mostrou muito entusiasmado com o desempenho do português na Tailândia.
O Miguel fez um trabalho incrível", disse Francesco Guidotti, Team Manager da Red Bull-KTM desde o início deste ano. "No início, estava em décimo lugar nas primeiras voltas, mas a visibilidade foi severamente prejudicada pelo spray e pilotando em grupo a partir do décimo primeiro na grelha, partiu praticamente do zero. O Miguel foi muito rápido e muito inteligente, e fez excelentes manobras de ultrapassagem. Ele fez tudo com muita habilidade e preparou brilhantemente todos os ataques. Ele estava numa missão."
E Guidotti continou, assinalando que: "Sabemos o quanto forte o Miguel é em tais circunstâncias à chuva. Mas a sua tarefa foi particularmente difícil por causa da visibilidade limitada. Uma vez que ele assumiu a liderança, tudo bem... Foi então capaz de relaxar e recuperar o seu ritmo com rapidez e confiança. Fez isso de novo! É inacreditável nestas condições."
Com este resultado, Miguel Oliveira subiu para a oitava posição do Mundial, com 131 pontos.

MOTO2 TAILÂNDIA

CHUVA PÁRA CORRIDA E ABENÇOA TONY ARBOLINO

Esta foi uma espécie de corrida de Sprint, limitada a apenas oito voltas que definiram o vencedor quando uma bátega de água caiu sobre o circuito de Buriram. Tony Arbolino (ELF Marc VDS) foi coroado vencedor desta corrida, que depois de interrompida não mais foi retomada devida à chuva que não parou de cair. E com isso, o italiano comemorou a sua segunda vitória do ano à frente de Filip Salac e Aron Canet. Quando a corrida começou havia cada vez mais água na pista na Tailândia, de volta para volta, e após oito voltas a Direção de Corrida decidiu parar a prova depois dos primeiros pilotos levantarem as mãos. Nessa altura, Tony Arbolino liderava à frente de Filip Salac e Aron Canet. Já com a corrida parada e semáforo vermelho aceso, foi então anunciado que a distância de corrida seria reduzida para 16 voltas. Após uma longa espera, a chuva cessou, mas quando os organizadores da corrida se atreveram a reiniciar, a próxima nuvem chegou com muita água a inundar por completo o Circuito Internacional de Chang novamente. Por fim, os responsáveis decidiram atribuir a classificação após oito voltas.
Tony Arbolino comemorou assim uma estranha vitória à frente de Filip Salac, que conquistou o seu primeiro pódio e chegou a liderar nas primeiras voltas. O terceiro lugar foi para Aron Canet. Ai Ogura ficou em sexto lugar, uma posição à frente de Augusto Fernández porque apenas metade dos pontos foram concedidos (2/3 da distância da corrida não percorrida e essa é a regra do regulamento). O piloto espanhol lidera o campeonato do mundo por 1,5 ponto de diferença sobre Ogura. Segue-se o Grande Prémio da Austrália no dia 16 de Outubro.
RICARDO FERREIRA

CLASSIFICAÇÃO

MOTO2

1º TONY ARBOLINO	KALEX	8 VOLTAS EM 15'10,854 MIN
2º FILIP SALAC	KALEX	+ 0,251 SEG
3º ARON CANET	KALEX	+ 3,112
4º JAKE DIXON	KALEX	+ 3,268
5º ALONSO LÓPEZ	BOSCOSCURO	+4,137

CAMPEONATO

1º AUGUSTO FERNÁNDEZ	238,5 PONTOS
2º AI OGURA	237
3º ARON CANET	185
4º CELESTINO VIETTI	165
5º TONY ARBOLINO	150.5

MOTO3 TAILÂNDIA

DENNIS FOGGIA DOMINA E SOBE A SEGUNDO NO CAMPEONATO

Dennis Foggia (Leopard Racing) foi o vencedor do Grande Prémio da Tailândia de Moto3. O italiano, que partiu da pole position, liderou durante praticamente todas as voltas e completou a prova em 37:52.331 minutos. Foggia terminou a corrida com vantagem de 1.524 segundos para Ayumu Sasaki (Sterilgarda Husqvarna Max) e 2.804 segundos para Riccardo Rossi (SIC58 Squadra Corse), que coroou uma bela corrida com o terceiro lugar. Foggia teve apenas um momento em que perdeu a liderança, após uma travagem falhada que permitiu a ultrapassagem a Ayumu Sasaki, mas rapidamente recuperou a posição ao japonês. Foggia sobe assim ao segundo lugar do campeonato, perante um Izan Guevara que recuperou do 11.º até ao quinto lugar e pode ser campeão já na próxima ronda, na Austrália. Tudo isto porque Sergio García caiu. O espanhol, que já tinha tido uma má qualificação e partia apenas do 20.º lugar, viu-se envolvido num incidente na primeira volta que levou à sua queda, bem como à de Adrián Fernández. García, colega de equipa de Guevara, está assim a 56 pontos do líder do campeonato. Stefano Nepa acabou por levar a melhor na luta pelo quarto lugar da corrida, terminando à frente de Guevara. Diogo Moreira foi sexto classificado, com Andrea Migno em sétimo, Jaume Masia em oitavo, David Muñoz em nono e Ryusei Yamanaka na décima posição. **BERNARDO FIGUEIREDO**

CLASSIFICAÇÃO

MOTO3

1º DENNIS FOGGIA	HONDA	22 VOLTAS EM 37'52.331 MIN
2º AYUMU SASAKI	HUSQVARNA	+1,524S
3º RICCARDO ROSSI	HONDA	+2,804
4º STEFANO NEPA	KTM	+9,414
5º IZAN GUEVARA	GASGAS	+9,527

CAMPEONATO

1º IZAN GUEVARA	265 PONTOS
2º DENNIS FOGGIA	216
3º SERGIO GARCIA	209
4º AYUMU SASAKI	194
5º JAUME MASIA	163

MotoSport
>>motosport.com.pt

DUCATI
» MULTISTRADA V4 RALLY 2023

O ESPÍRITO 'GLOBETROTTER' NUM NÍVEL JAMAIS ALCANÇADO!

No seu elemento preferido, em qualquer estrada ou lugar, por mais longa ou mais difícil que seja a viagem". Este poderia ser o lema da nova Ducati Multistrada V4 Rally, uma moto de aventura destinada a deslocações longas, só ou a dois, uma companheira fiél para nos conduzir aos lugares mais recônditos e inexplorados do planeta

MOTO+ mais

Ricardo Ferreira
motosport@motosport.com.pt

Fazendo jus ao seu nome, a Multistrada V4 Rally é uma moto que melhora ainda mais a sua capacidade de explorar todas as estradas, especialmente as não pavimentadas. De facto, esta Multistrada conta com suspensões semi-ativas com curso aumentado para 200 mm para garantir uma maior distância ao solo, com um novo modo de potência dedicado à condução em todo-o-terreno, e pousa-pés mais largos com inserções de borracha removível. As suspensões Marzocchi semi-ativas com o sistema eletrónico Ducati Skyhook Suspension (DSS) proporcionam um controlo ainda mais preciso e eficiente.

A Multistrada V4 Rally traz também a função Autoleveling, que garante um comportamento equilibrado quando a configuração do condutor, passageiro e bagagem se altera, de modo a manter sempre inalteradas as características do veículo. A aptidão fora de estrada aumenta com as jantes de raios e as proteções reforçadas do motor. Acresce a isto o novo depósito de alumínio de 30 litros, que se integra harmoniosamente nas formas musculadas e elegantes da moto e aumenta as distâncias que são percorridas entre paragens para reabastecimento e a seguinte. Conforto e autonomia crescem portanto na nova Multistrada V4 Rally. Mas há mais!

IDENTIDADE ESTÉTICA

A Multistrada V4 Rally mantém uma identidade estética muito forte com a versão base, embora com uma maior caracterização globetrotter e todo-o-terreno. Na sua conceção podemos encontrar os elementos estilísticos que sempre distinguiram os modelos Multistrada: massas carregadas na parte frontal, cauda esguia e leve, compactação frontal.

O seu aspeto é uma síntese de elegância e robustez com uma marcada atitude todo-o-terreno que deriva da roda dianteira de 19 polegadas. A revisão estética da Multistrada V4 Rally está portanto intimamente ligada ao conceito de função seguindo a forma. A necessidade de maior autonomia, e portanto de uma maior capacidade do depósito de combustível, levou à necessidade de redesenhar a área frontal da moto, esguia e ergonómica. A área do depósito, vista de lado, tam-

PREÇO
N.D.

CORES
DUCATI RED
ALUMÍNIO ESCOVADO
MATT BLACK

DISPONIBILIDADE
FEVEREIRO DE 2023

bém desempenha um papel preponderante no desenho do Multistrada V4 Rally. A combinação de diferentes superfícies e materiais dá uma imagem muito técnica e musculada.

CONFORTO

A nova V4 Rally é a solução ideal para viajar a dois e foi concebida para elevar o conforto do condutor e do(a) companheiro(a) de viagem. Para esse efeito o pára-brisas foi redesenhado (mais alto 40 mm e mais largo 20 mm), a traseira foi alongada e a fixação das malas foi recuada para oferecer mais espaço na área das pernas ao passageiro, que também pode contar com apoios para os pés com inserções de borracha maiores para reduzir o nível de vibrações transmitidas. Além disso, graças à disponibilidade de assentos de diferentes alturas, tanto para o condutor como para o passageiro, assim como ao kit de suspensão rebaixada, a Multistrada V4 Rally pode facilmente ser ajustada às estaturas do condutor e passageiro.

Outra característica a ter em conta é a função de pré-carga mínima, já introduzida na Multistrada V4 S em 2022, a qual permite ao utilizador "baixar" a moto ao parar e andar a baixa velocidade, minimizando a pré-carga do amortecedor. Além disso, a Multistrada V4 Rally dá mais um passo em frente em termos de facilidade de utilização ao introduzir a função Easy Lift que, ao abrir o sistema hidráulico de suspensão à chave ON, reduz o esforço necessário para levantar a moto do suporte lateral graças à compressão da forquilha e do monoamortecedor. Uma solução não só útil, mas igualmente conveniente, especialmente quando estamos exaustos após muitas horas de condução. Ainda, para facilitar a carga e descarga das malas laterais e facilitar qualquer manutenção em viagens longas longe de casa, o descanso central vem de série na Rally.

SEGURANÇA

A Multistrada V4 foi a primeira moto do mundo equipada com um sistema de radar dianteiro e traseiro para apoiar o Adaptive Cruise Control (ACC), que torna a condução menos cansativa em longos troços de estrada, e o Blind Spot Detection (BSD), que assinala a presença de veículos que se aproximam no ponto cego dos espelhos retrovisores. Este ítem importantíssimo permanece na Multistrada Rally! O painel de instrumentos TFT a cores de 6,5 polegadas também oferece características de navegação no mapa graças à aplicação Ducati Connect, que suporta a utilização de um smartphone para atender chamadas ou ouvir música, utilizando um capacete equipado com um sistema de intercomunicação.

Para apoiar ainda mais a segurança ativa, a Multistrada V4 Rally oferece o ABS Cornering, que lhe permite tirar partido da potência de travagem do seu sistema mesmo em curva, Ducati Cornering Lights (DCL), que melhora a visibilidade noturna iluminando o interior das curvas, Ducati Wheelie Control (DWC) e Ducati Traction Control (DTC). Estes sistemas utilizam a plataforma inercial (IMU) para otimizar a intervenção com base no ângulo de inclinação e inclinação do veículo.

Para aproveitar ao máximo o potencial da Multistrada V4 em todos os contextos, a Ducati desenvolveu quatro Modos de Condução (Sport, Touring, Urban e Enduro) que na Multistrada V4 Rally vêem uma importante evolução do modo Enduro. Este ativa um modo Power dedicado, que limita a potência a 114 cv com uma resposta dinâmica e direta. O DSS Evolution prepara-a para o todo-o-terreno indicando o modo de carga com um ícone específico, representando um capacete de todo-o-terreno. O DTC muda para um nível de intervenção inferior e o DWC é desativado. O ABS na roda traseira também é desativado e a funcionalidade de curva e deteção de elevação traseira são suprimidas para se adaptar à utilização fora de estrada.

TECNOLOGIA AVANÇADA

A nova Multistrada V4 Rallly introduz também uma nova estratégia de desativação prolongada do banco de cilindros traseiro, uma solução técnica que se estreia pela primeira vez no mundo numa moto de produção com a "Rally". Para além de desligar os cilindros traseiros ao ralenti com a moto parada, uma função já presente no Multistrada V4, o V4 Granturismo mantém agora o banco traseiro desativado em outras condições de funcionamento, em benefício do consumo de combustível e das emissões.

Com esta nova estratégia, a desativação tem lugar mesmo com a moto em

movimento: à medida que a velocidade aumenta ou acima de um determinado pedido de potência do acelerador, os cilindros traseiros são reativados, garantindo o caráter e o desempenho do V4 Granturismo. Este sistema está ativo em todos os modos de pilotagem.

MOTOR E QUADRO

O motor V4 Granturismo de 1.158 cc V4, fornece 170 cv @ 10.750 rpm e 121 Nm @ 8.750 rpm, com uma curva de binário particularmente linear, por forma a assegurar uma resposta suave e progressiva em todas as rotações. O desempenho deste motor, combinado com o seu peso total de apenas 66,7 kg, permite que o V4 Granturismo continue a ser a referência na categoria em termos de potência e leveza. Estes números são combinados com soluções técnicas refi adas, tais como uma cambota giratória, derivada da experiência adquirida pela Ducati Corse no MotoGP, que trabalha "contra" a inércia giroscópica das rodas, mas também as curvas de binário dedicadas a cada uma das relações de transmissão para combinar uma entrega suave em baixas rotações, robustez do binário nas médias e potência em altas.

Ao nível do quadro, a Multistrada V4 Rally continua fiel à estrutura monobloco de alumínio, leve e compacta, com um braço oscilante de dupla face fundido em alumínio. A Multistrada Rally é oferecida exclusivamente com pneus tubeless e jantes de raios cruzados nas medidas 120/70-19" à frente e 170/60-17" atrás. Os pneus adotados são uns Pirelli Scorpion Trail II, no entanto, a Multistrada V4 também está homologada para utilização com os Pirelli Scorpion Rally e Scorpion Rally STR nas mesmas medidas.

A nova Ducati Multistrada V4 Rally é oferecida em três versões diferentes: Adventure Radar, equipado com Cruise Control Adaptativo e Deteção de Pontos Cegos; Adventure Travel & Radar, que acrescenta as malas laterais de alumínio, punhos e assentos aquecidos; enquanto a Full Adventure completa este último equipamento com um silenciador Akrapovic homologado e um guarda-lamas frontal de fi ra de carbono.

ACESSÓRIOS E DISPONIBILIDADE

Para além de um nível de referência de equipamento padrão para a categoria, a Multistrada V4 Rally dispõe também de uma vasta gama de acessórios. Para além das diferentes selas, para satisfazer as necessidades ergonómicas do piloto e do passageiro, e dos componentes propostos nas três configurações, estarão disponíveis: diferentes opções para o pára-brisas, proteção do motor em tubo de aço, projetores LED adicionais, satnav com suporte dedicado, e várias soluções de bagagem, concebidas tanto para o depósito de 30 litros como para a placa traseira da matrícula – top case ou soft bag – para aqueles que desejam melhorar ainda mais as qualidades turísticas de 360° da Multistrada V4 Rally.

Também é possível torná-la ainda mais desportiva e embelezar o seu aspeto com diferentes partes de guarnições de fi ra de carbono, alavancas de alumínio e apoios para os pés maquinados mais sólidos, indicadores LED dinâmicos, etc. A Multistrada V4 Rally oferece também um sistema de monitorização da pressão dos pneus como acessório.

A Ducati Multistrada V4 Rally chegará aos concessionários a partir de Fevereiro de 2023 em duas cores: Ducati Red e Ducati Brushed Aluminium & Matt Black, este último com um depósito de alumínio escovado exposto, com aros de raios negros.

CONCLUSÃO

A Ducati Multistrada Rally leva o espírito globetrotter da Multistrada V4 a um nível ainda mais elevado, graças a um maior conforto para o condutor e passageiro, uma maior amplitude e uma aptidão mais pronunciada para o todo-o-terreno. O resultado é uma moto que está no seu elemento em estradas de terra, bem como em metrópoles modernas: a escolha perfeita para quem quer chegar a qualquer destino com o máximo conforto e segurança. E tal como com toda a família Multistrada V4, o desempenho (170 cv), a fiabilidade e os custos de manutenção (intervalos a cada 60.000 km e mudanças de óleo a cada 15.000 km/24 meses) parecem excelentes. Bem-vinda! M

FICHA TÉCNICA

1158 CC
CILINDRADA

170 CV
POTÊNCIA

30 L
DEPÓSITO

227 KG
PESO

N.D. €
PREÇO BASE

MOTOR V4 GRANTURISMO A 90 GRAUS COM 4 VÁLVULAS POR CILINDRO E ARREFECIMENTO LÍQUIDO **CILINDRADA** 1158 CC **DIÂMETRO X CURSO** 83 X 53,3 MM **TAXA DE COMPRESSÃO** 14:1 **POTÊNCIA MÁXIMA** 170 CV @ 10.750 RPM **BINÁRIO MÁXIMO** 121 NM @ 8,750 RPM **ALIMENTAÇÃO** INJECÇÃO ELECTRÓNICA DE COMBUSTÍVEL ESCAPE SILENCIADOR EM AÇO INOXIDÁVEL, CONVERSOR CATALÍTICO DUPLO E 4 SONDAS LAMBDA **CAIXA** 6 VELOCIDADES COM DUCATI QUICK SHIFT UP/DOWN **TRANSMISSÃO** FINAL POR CORRENTE EMBRAIAGEM MULTIDISCO COM CONTROLO HIDRÁULICO **QUADRO** ESTRUTURA MONOBLOCO DE ALUMÍNIO **SUSPENSÃO DIANTEIRA** FORQUILHA INVERTIDA TOTALMENTE AJUSTÁVEL DE Ø50 MM COM SENSOR DE CURSO INTERNO, 200 MM DE CURSO, COM DUCATI SKYHOOK SUSPENSION EVO (DSS) **SUSPENSÃO TRASEIRA** CANTILEVER COM MONOAMORTECEDOR TOTALMENTE AJUSTÁVEL, 200 MM DE CURSO COM DUCATI SKYHOOK SUSPENSION (DSS) **TRAVÃO DIANTEIRO** 2 DISCOS SEMI-FLUTUANTES DE 330 MM, PINÇAS DE 4 PISTÕES BREMBO STYLEMA MONTADAS RADIALMENTE, COM ABS 'CORNER' DE SÉRIE **TRAVÃO TRASEIRO** DISCO DE 265 MM ASSISTIDO POR 2 PISTÕES, COM ABS 'CORNER' DE SÉRIE **RODAS E PNEUS** (FR./TR.) 120/70 X 19" E 170/60 X 17" PIRELLI SCOPION TRAIL II **DISTÂNCIA ENTRE EIXOS** 1572 MM **ALTURA DO ASSENTO** 870 - 890 MM E 885 MM - 905 MM **CAPACIDADE DO DEPÓSITO** 30 LITROS **PESO A SECO** 227 KG

ŠKODA

» ENYAQ IV 80 SPORTLINE

O OUTRO LADO DA FORÇA

É quase impossível não fazer uma qualquer associação à saga de Star Wars assim que olhamos para o Škoda Enyaq que nos foi cedido para este ensaio. E se fosse nosso, de certeza que se chamaria "Darth..." qualquer coisa devido à sua escolha de cores e nível de equipamento

André Mendes
andre.mendes@automais.pt

Linhas bem vincadas na carroçaria, um tom mais escuro e até algo 'zangado' são detalhes que enquadramos de imediato na ordem dos Sith, por exemplo, da série de fil es de Star Wars. Na conhecida saga, no entanto, os elementos de tom mais escuro são mais associados ao lado mais negro, algo que já não se encaixa tão bem com o primeiro modelo totalmente elétrico da Škoda. É que, neste caso, o outro lado da força também pode ser uma boa alcunha para os modelos eletrificados, que substituem os movidos por combustíveis fósseis e que, por isso, acaba por não se adequar nada a um cenário mais negro, bem pelo contrário.
A estética do Skoda Enyaq mostra-nos a linguagem de design que a marca usava há bem pouco tempo nos seus protótipos. Mas agora, nesta versão em que até a grelha frontal é iluminada, o visual mais sofist cado fica totalmente garantido para os modelos de produção. A carroçaria destaca-se pelas formas com ângulos bem defin dos e pelo visual mais tecnológico, mas também pelos tons mais negros escolhidos para a unidade ensaiada, que destacam ainda mais o visual desportivo da versão Sportline, especialmente quando acompanhado pelas jantes de liga leve de 21 polegadas, também de cor escura. E como toque fi al, até as letras do modelo e da versão estão pintadas de negro, o que lhe confere o tal visual que nos lembra personagens como Darth Vader.

ESPAÇO, TECNOLOGIA E 'SIMPLY CLEVER'

O visual desportivo da versão Sportline inclui assentos desportivos com um melhor apoio e encostos de cabeça integrados, mas também um ambiente mais escurecido, tal como costuma acontecer nas opções mais desportivas. Ao volante, a posição de condução é muito boa e com regulações amplas, enquanto lá atrás há bastante espaço disponível, tanto em altura como para as pernas. E na bagageira, a capacidade chega aos 585 litros, o que será ideal para diversas famílias, não faltando algumas das soluções Simply Clever da Škoda, que nos conseguem facilitar a rotina com pequenos pormenores que dão muito jeito. Neste caso, uma divisória lateral com um separador "Cargo" e onde podemos transportar diversos objetos pequenos sem que estes andem a deslizar de um lado para o outro.
O enorme monitor existente no topo da consola central é aquele que usamos para quase todas as funções, mas também o que inclui o ambiente com as aplicações do Apple CarPlay e do Android Auto, espelhados do telefone que está a carregar

FICHA TÉCNICA

N.D. / 204 CV
ELÉTRICO

8.6 S
0-100 KM/H

16,2 kWh / 18,6 kWh
(AUTOSPORT) 100 KM

0
G/KM- CO2

59 480€
PREÇO VERSÃO ENSAIADA

ESPAÇO A BORDO / VISUAL DESPORTIVO / EQUIPAMENTO

COMANDOS TÁTEIS / ALGUNS MATERIAIS

MOTOR ELÉTRICO **CILINDRADA** (CM3) N.D. **POTÊNCIA** (CV/RPM) 204/N.D **BINÁRIO** (NM/RPM) 310/N.D. **TRANSMISSÃO** AUT. DE RELAÇÃO ÚNICA **DIREÇÃO** ASSISTIDA ELETR. **SUSPENSÃO** (FT/TR) INDEPENDENTE, TIPO MCPHERSON / MULTIBRAÇOS **TRAVAGEM** (FR/TR) DISCOS VENTILADOS / TAMBORES **PESO** (KG) 2.107 **MALA** 585 LITROS **DEPÓSITO** N.D. **VEL. MÁX.** 160 KM/H

um pouco mais abaixo, na plataforma de carregamento por indução. Com este novo sistema, a grande maioria dos modelos do grupo em que a Škoda se insere apostam numa quantidade de comandos táteis e funções que passaram a estar escondidas em menus que requerem alguma habituação para se começarem a utilizar de uma forma eficaz. Mas no Enyaq, os comandos existentes no volante ainda são físicos, felizmente, e por baixo das saídas da ventilação ainda encontramos o acesso mais direto à maioria dos sistemas que queremos usar, tais como o ar condicionado, os modos de condução e até o comando destinado a desembaciar o para-brisas naqueles dias de chuva mais intensa.

O monitor central é assim o maior protagonista a bordo do Škoda Enyaq, contrastando com o ecrã da instrumentação que está resumido às informações mais essenciais e tem um tamanho que fica bastante envergonhado quando comparado com o enorme monitor tátil central.

SISTEMA ELÉTRICO COMO TRUNFO

A motorização deste Škoda Enyaq 80 é a mesma de diversos outros modelos do Grupo Volkswagen e neste caso a tração é feita nas rodas traseiras. Em determinados momentos, os 204 cavalos podiam ser um pouco mais, mas na verdade não é mesmo preciso mais. Afi al, é com esta opção que se consegue um excelente compromisso entre autonomia e prestações, numa utilização que é perfeitamente adequada à rotina da maioria das famílias, incluindo aquelas que se encontram num ritmo mais elevado. Neste modo, com alguns quilómetros de autoestrada à mistura e estradas secundárias mais retorcidas e afastadas do trânsito, a média indicada pelo computador de bordo ficou nos 19,4 kWh, ao fim de 272 quilómetros percorridos. Mas numa toada mais convencional, entre cidade e autoestrada, ao ritmo dos outros automóveis, registámos 18,6 kWh/100 km. Se nos restringirmos ao interior da cidade, a boa capacidade de regeneração do sistema elétrico do Enyaq consegue fazer com que este valor desça consideravelmente e que a autonomia máxima registe valores que nem sequer nos deixam a pensar em quando terá de ser feito o próximo carregamento.

VISUAL SPORTLINE MAIS DESPORTIVO

Com uma suspensão mais fir e e jantes de 21 polegadas com um perfil de pneus mais baixo, o Enyaq oferece movimentos de carroçaria controlados e até nos deixa ir experimentando as possibilidades oferecidas pela tração traseira, antes que a eletrónica intervenha e nos informe que esses tempos já lá vão e que este é um automóvel que pende mais para o lado familiar. Ainda assim, o Enyaq oferece um bom ritmo e os elementos mais desportivos da versão Sportline acabam por fazer com que fiquemos mais envolvidos nesse momento de que ainda gostamos tanto chamado condução.

Em ambiente urbano, o sistema de regeneração automático está sempre ativo por definição e deixa que o Enyaq deslize quase sem abrandar ou regenerar, mesmo numa descida, por exemplo. A menos que detete um carro a circular à sua frente e tente adaptar a velocidade em função disso, ou quando usamos os comandos existentes atrás do volante, que nos permitem escolher entre três modos de regeneração além do automático. Assim que voltarmos a acelerar, o automático é novamente selecionado. Se desejarmos conduzir naquele modo em que só usamos o pedal do acelerador, basta selecionar a posição B no comando da caixa de velocidades.

UM EXCELENTE PRIMEIRO PASSO NO MUNDO ELÉTRICO

Quando comparado com os primos, o Škoda Enyaq é o que nos parece fazer mais sentido. Tem um visual moderno e apelativo, especialmente com o nível de equipamento Sportline e o preço não passa para valores astronómicos. Os 204 cavalos do motor elétrico sabem a pouco quando queremos demonstrar a capacidade de aceleração de um carro elétrico, mas se acelerarmos primeiro e referirmos o valor depois, o resultado é ainda mais surpreendente. Além disso, com uma autonomia acima dos 500 quilómetros, as viagens em família já podem incluir diversos destinos e sem grandes restrições em termos de rota. A

DACIA CRIA UM "MANIFESTO" DE IDEIAS QUE ESTÁ A DESENVOLVER PARA O FUTURO

O novo concept-car da Dacia foi batizado com o nome Manifesto. Não pretende antever nenhum novo modelo, mas serve de laboratório rolante para um conjunto de novas ideias. Tem a sua estreia oficial marcada para o próximo salão automóvel de Paris, que abre portas no dia 18 de outubro, mas num evento reservado a apenas algumas pessoas, a Dacia já mostrou aquele que é o seu novo laboratório móvel, destinado a explorar muitas das ideias atuais e futuras que poderão vir a fazer parte de futuros modelos da marca. O seu nome é 'Manifesto' e parece preparado para o final do mundo.
O novo concept-car da Dacia é um daqueles carros que gostaríamos de levar para uma praia deserta ou para o meio de uma floresta. O seu visual robusto está perfeitamente destinado a quem gosta de estar em contacto com a natureza, seja no exterior ou no interior. A nova imagem de marca já está presente e até nos mostra um pouco do seu objetivo, com o novo 'link' que serve de logo, a nova grelha e todos os ângulos mais vincados. Tal como todos os modelos da Dacia, o 'Manifesto' partilha diversos dos pilares da marca, quando exige que todos os seus modelos sejam acessíveis, mas também robustos, divertidos e cada vez mais amigos do ambiente.
A simplicidade do conceito, que também associamos à Dacia, faz com que o 'Manifesto' tenha sido desenvolvido sem portas, sem janelas e até sem pára-brisas, deixando os passageiros mais em contacto com a natureza. Na parte de trás, em vez de uma porta para a bagageira, está presente uma mesa de trabalho plana e no interior há diversos materiais sustentáveis como a cortiça e diversos outros provenientes de componentes reciclados. Por cima do 'Manifesto' existe uma estrutura no tejadilho capaz de transportar inúmeras coisas, através de múltiplas configurações. E depois, caso fique mais afastado da civilização, a sua bateria pode ser retirada do local e servir como gerador (ou um enorme power-bank) que consegue fornecer energia a uma casa, por exemplo.
A conectividade é também um dos elementos-chave deste modelo, mas segue a ideia da Dacia do 'traga-o-seu-próprio-dispositivo'. Ou seja, não existem sistemas demasiado elaborados no 'Manifesto', que além de acrescentarem complexidade, também fazem subir o preço. Com este concept, o que há é um bom suporte para o telemóvel, mas também para um computador portátil, além de tomadas para conseguir carregar os dois caso seja necessário. E já reparou que o 'Manifesto' só tem um farol? Para quê ter dois se apenas um já consegue oferecer uma boa iluminação? Além disso, este oferece a possibilidade de poder ser retirado do seu lugar para ser utilizado como uma lanterna.
Além de tudo isto, o 'Manifesto' ainda inclui um sistema de quatro rodas motrizes, uma excelente altura ao solo, uma carroçaria capaz de resistir a alguns maus-tratos e rodas de grandes dimensões que incluem pneus sem ar, capazes de ter a mesma vida útil de que o próprio carro. No interior, a cobertura dos assentos pode ser transformada em sacos-cama, mas todo o habitáculo está preparado para ser lavado com uma mangueira de alta-pressão, por exemplo.

KIA EV6 CONTINUA A SOMAR PRÉMIOS E É AGORA PARTE DO MUSEU AUTOMÓVEL DE TURIM

O modelo totalmente elétrico da Kia conquistou as categorias de "publicidade" e "comunicação espacial" dos Red Dot Awards, além de ser sido escolhido para integrar a coleção permanente de Turim.
Um dos automóveis elétricos da Kia mais falado dos últimos meses, o EV6, continua a destacar-se de várias formas, tendo agora ajudado a marca a conquistar mais dois Red Dot Awards, na categoria de "publicidade" e "comunicação espacial". O motivo da escolha está relacionado com a recente instalação 'Moving Inspiration', criada pela marca com o objetivo de apoiar o lançamento deste modelo no mercado italiano.
Resultado de uma colaboração entre a Kia Itália, a Innocean Italy e Roberto Palomba (Palomba Serafini Studio), e inspirada no slogan da Kia "Movement that Inspires", a nova instalação foi criada para destacar o dinamismo do EV6 e a filosofia da marca.
Tendo sido apresentada pela primeira vez durante o evento "Test Drive Nacional Italiano", em novembro do ano passado, evoca a ideia de um automóvel que parece estar em movimento, mesmo quando está parado.
Ao mesmo tempo, o Kia EV6 recebeu ainda a especial honra de ser o primeiro modelo asiático a ser escolhido para integrar a coleção permanente do MAUTO (Museu do Automóvel de Turim), na secção de motores.
E, nesta fase de lançamento no mercado italiano, ao seu lado estará também a instalação 'Moving Inspiration' que cativou os jurados dos Red Dot Awards.

POLESTAR CONQUISTA PRÉMIO DE DESIGN ATRIBUÍDO PELA WALLPAPER MAGAZINE

Com o novo espaço da marca em Oslo a servir de exemplo, a Polestar acaba de conquistar o prémio 'Most Immersive Brand Home', atribuído pela reputada Wallpaper Magazine.
Em Portugal ainda não contamos com nenhum espaço específico da marca Polestar, mas os poucos que já vão existindo já estão a revelar o bom gosto e a pureza das linhas do estilo nórdico deste construtor. O resultado está na atribuição do prémio 'Most Immersive Brand Home' integrado nos 'Wallpaper Smart Space Awards 2022', organizados e geridos pela reputada revista de design Wallpaper.
Estes novos prémios, que estão agora no seu segundo ano, foram criados com o objetivo de destacar objetos, acessórios, serviços ou ferramentas, que conseguem combinar beleza, design, inovação e estilo para tirar o máximo partido dos nossos estilos de vida digitais e tornar os locais que habitamos visivelmente mais inteligentes.
Os novos espaços da Polestar são uma espécie de complemento a toda a experiência digital que a marca pretende manter. Contam com um desenho minimalista e algo monocromático, destacando os componentes que vão sendo escolhidos por cada pessoa e, ao mesmo tempo, mantendo um ambiente sereno e atencioso para que os clientes da marca a possam conhecer da melhor forma.
Em vez de vendedores, cada um dos Polestar Spaces terá uma equipa de especialistas, prontos para responder a qualquer dúvida e a qualquer questão que os clientes possam ter, o que elimina a pressão da compra e deixa os visitantes explorarem o espaço ao seu ritmo.
Além disso, estes mesmos espaços serão também locais preparados para acolher palestras e exposições, desde o design e arquitetura até à tecnologia, sustentabilidade e mobilidade elétrica, o que faz com que ainda mais pessoas os possam visitar.
Nas imagens, poderá ver o Polestar Space recentemente inaugurado na cidade de Oslo, sendo que o próximo da lista será o 'Polestar London Battersea Power Station', o maior do Reino Unido, com data de abertura prevista para 14 de outubro.

RENAULT JOGA FORTE AO APOSTAR NUMA VERSÃO MODERNA DO R5 TURBO

No ano em que as comemorações dos 50 anos do Renault 5 se mantêm em alta, a marca francesa relembra agora um dos seus maiores ícones com o novo R5 Turbo 3E.
É apenas um show-car, mas é um daqueles que nos traz diversas memórias de outros tempos e nos lembra o formato mais icónico do Renault 5, o Turbo e o Turbo 2, de motor central, e visualmente com o dobro da largura dos restantes modelos da gama.
Com este novo protótipo, o visual desse modelo é facilmente percetível, mas agora há diversos outros elementos que adicionam uma vertente mais tecnológica e uma outra mais radical e totalmente focada no mundo do 'Drift'.
Construído sobre um chassis tubular, com um fundo plano e um arco de segurança aprovado pela FIA, o R5 Turbo 3E conta apenas com dois lugares a bordo, tal como no original, mas tudo o resto foi pensado para que este modelo fosse uma incrível máquina de 'Drift'. Para isso, a bateria tem uma capacidade de 42 kWh, para durar um pouco mais de tempo, e o ângulo da direção é muito superior ao habitual, acima dos 50 graus. Além disso, e para que todos os momentos de condução possam ficar registados da melhor forma, há 12 suportes para câmara, no interior e no exterior deste concept.
Para alimentar este R5 Turbo 3E estão presentes dois motores elétricos, um para cada uma das rodas traseiras. A potência máxima é de 380 cavalos e o binário é de 700 Nm, sendo que as baterias estão instaladas no centro, debaixo do piso. Com estes valores, a aceleração dos 0 aos 100 km/h é feita em apenas 3,5 segundos e a velocidade máxima ronda os 200 km/h. O peso fica abaixo de uma tonelada, mas apenas quando as baterias estão fora do carro, caso contrário, o valor é de 1500 quilos.
Alguns dos elementos da carroçaria são produzidos em fibra de carbono e a enorme asa traseira ajuda a manter a estabilidade. Já no que diz respeito à decoração, há diversos elementos que nos vão deixar com um pouco de nostalgia. O toque mais moderno surge sobretudo no capítulo da iluminação, uma vez que está presente um sistema totalmente em LED, mas recriando uma atmosfera inspirada no mundo do 'Gaming'.
A estreia pública e mundial do novo R5 Turbo 3E foi no concurso Chantilly Arts et Élégance 2022, a 25 de setembro, seguindo depois para o stand da marca no Salão Automóvel de Paris 2022, que se realiza entre os dias 17 e 23 de outubro.

ESTATUTO EDITORIAL

Dando cumprimento ao estabelecido no n° 1 do artigo 17° da Lei 2/99, de 13 de Janeiro, Lei da Imprensa, publica-se o Estatuto Editorial da publicação periódica AutoSport:
1. O AutoSport é um semanário dedicado ao automóvel e aos automobilistas, nas suas mais distintas vertentes: desporto e competição, comércio, indústria, segurança e problemática rodoviária. O AutoSport edita, semanalmente, conteúdos sobre as mais importantes provas de desporto automóvel disputadas em território nacional e no estrangeiro, relata acontecimentos ligados à competição automóvel, bem como temas que versam o automóvel como bem de consumo, tanto na área industrial como comercial.
2. O AutoSport está comprometido com o exercício de um jornalismo formativo e informativo e procura oferecer aos seus leitores uma informação atual, rigorosa e de qualidade, opinando sobre tudo o que se passa na área do automóvel e dos automobilistas, numa perspetiva plural, recusando o sensacionalismo e respeitando a esfera da privacidade dos cidadãos.
3. O AutoSport pauta as suas opções editoriais por critérios de atualidade, interesse informativo e qualidade, procurando apresentar aos seus leitores a mais completa abordagem e de análise dos factos noticiosos, com total abertura à interatividade com a sua comunidade de leitores.
4. O AutoSport pratica um jornalismo pautado pela isenção, sem comprometimentos ou enfeudamentos, tendo apenas como pressuposto editorial facultar a melhor informação e a melhor formação aos seus leitores, seguindo sempre as mais elementares normas deontológicas.

AutoSport

PROPRIEDADE E EDIÇÃO FOLLOW MEDIA COMUNICAÇÃO UNIPESSOAL, LDA.- NIPC 510430880 **SEDE DO EDITOR E REDAÇÃO** ESTRADA DE TALAÍDE Nº3, LEIÃO - 2740-167 PORTO SALVO **DETENTORES DE CAPITAL** PEDRO CORRÊA MENDES PCORREAMENDES@AUTOSPORT.PT
GERÊNCIA PEDRO CORRÊA MENDES **DIRETOR** PEDRO CORRÊA MENDES **DIRETOR-EXECUTIVO** JOSÉ LUÍS ABREU JABREU@AUTOSPORT.PT **DIRETOR COMERCIAL** JOÃO MOTTA GUEDES J.MOTTA.GUEDES@AUTOSPORT.PT
REDAÇÃO FÁBIO MENDES FABIOM@AUTOSPORT.PT, PEDRO ANDRÉ MENDES PEDROANDRE.MENDES@AUTOSPORT.PT **COLABORADORES** ANDRÉ MENDES, JOÃO F. FARIA, JORGE GIRÃO, JORGE REIS, NUNO BRANCO, RICARDO FERREIRA
FOTOGRAFIA AIFA/JORGE CUNHA, ANDRÉ LAVADINHO, ZOOM MOTORSPORT/ANTÓNIO SILVA **DESIGNER GRÁFICA** ANA SILVA ASILVA@AUTOSPORT.PT **IMPRESSÃO** JORGE FERNANDES, LDA - R. QUINTA DO CONDE DE MASCARENHAS,9 - VALE FETAL - 2820-652 CHARNECA DA CAPARICA **DISTRIBUIÇÃO** VASP – DISTRIBUIDORA DE PUBLICAÇÕES, S. A., **TIRAGEM** 15 000 EXEMPLARES **REGISTO NA ERC** 105448 **DEPÓSITO LEGAL** Nº 68970/73 – COPYRIGHT© TODOS OS DIREITOS RESERVADOS DE ACORDO COM A LEGISLAÇÃO EM VIGOR. EM VIRTUDE DO DISPOSTO NO ARTIGO 68 Nº2, I) E J), ARTIGO 75º Nº2, M) DO CÓDIGO DO DIRETOR DE AUTOR E DOS DIREITOS CONEXOS ARTIGOS 10º E 10º BIS DA CONV. DE BERNA, SÃO EXPRESSAMENTE PROIBIDAS A REPRODUÇÃO, A DISTRIBUIÇÃO, A COMUNICAÇÃO PÚBLICA OU A COLOCAÇÃO À DISPOSIÇÃO, DA TOTALIDADE OU PARTE DOS CONTÉUDOS DESTA PUBLICAÇÃO, COM FINS COMERCIAIS DIRETOS OU INDIRETOS, EM QUALQUER SUPORTE E POR QUAISQUER MEIOS TÉCNICOS, SEM A AUTORIZAÇÃO DA FOLLOWMEDIA COMUNICAÇÃO, UNIPESSOAL LDA. A FOLLOWMEDIA NÃO É RESPONSÁVEL PELO CONTÉUDO DOS ANÚNCIOS. EDIÇÃO ESCRITA AO ABRIGO DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO. **CONTACTO** AUTOSPORT@AUTOSPORT.PT